LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
ANNO XLIII - NUMERO 11
NOVEMBRE 1937 - XVI E. F.

LA COLAZIONE - *Quadro di MONET*

Edoardo Monet nacque a Parigi nel 1832 e vi morì nel.'83. Iniziò la sua carriera di artista studiando i pittori veneziani e spagnoli, ma ben presto la sua eminente personalità si affermò con manifestazioni di assoluta indipendenza. Uomo di avanguardia condusse per 60 anni la sua battaglia artistica con opere alle quali si dà anche oggi sommo valore e nelle quali sono elementi di tanta giovinezza che ancora vi chiedono ispirazioni i pittori moderni.

La colazione, nell'ambiente tranquillo borghese delle famiglie dei nostri nonni, è ritratta dal Monet con quel verismo e quell'arte che caratterizzano tutta la sua opera.

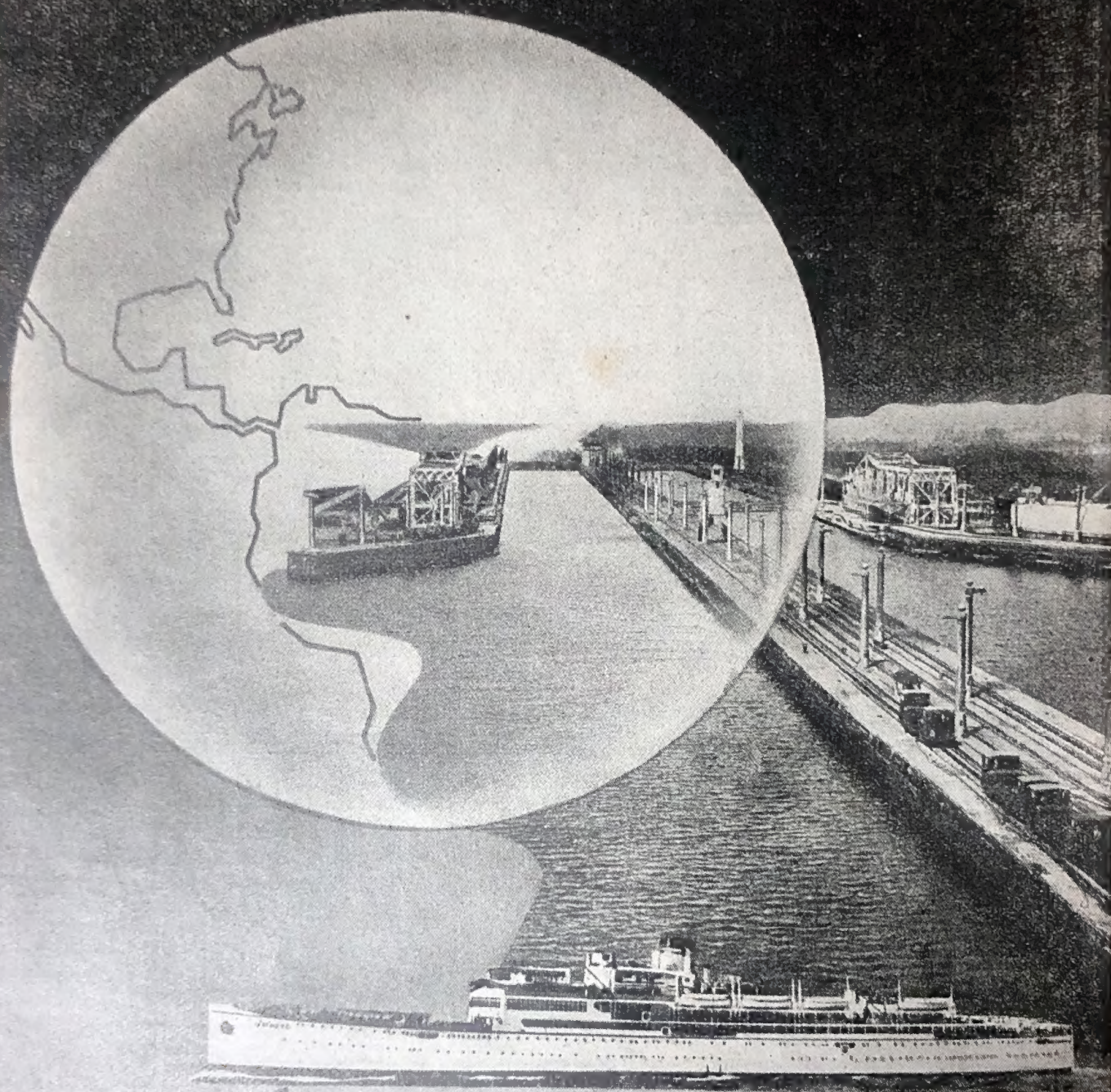
La colazione, ricca senza sfarzo, si presenta al suo esordio e la tavola offre mostra di antipasti, di insalate, di ova.

Perchè giudichiamo ricca questa colazione di un secolo fa? Perchè sul candido lino non manca l'oliera, colma di giallo olio d'olive prodotto che allora soltanto la borghesia poteva accostare nelle città lontane dai luoghi di produzione.

Oggi ogni tavola anche modesta, invece, si compiace di offrire l'olio, aureo prodotto del nostro suolo e del nostro sole.

In ogni casa - è un motto che ogni italiano ormai ricorda - **Olio d'Oliva Dante** - l'olio tipo spremuto da olive fresche e sane, ricco di vitamine, che soddisfa il buongustaio di maggiori pretese. E' prodotto della Casa GIACOMO COSTA fu A. di Genova e si vende soltanto in recipienti originali e sigillati.

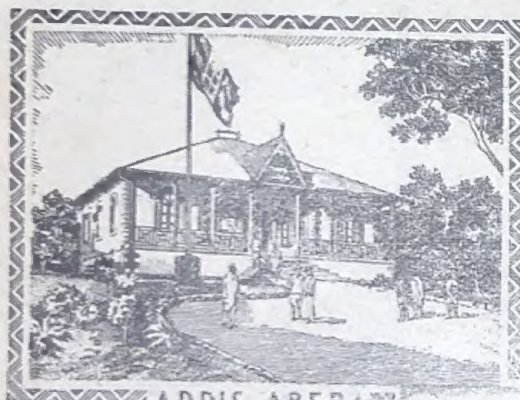
Tutti i buoni negozi sono provvisti di OLIO DANTE e lo vendono al miglior mercato.

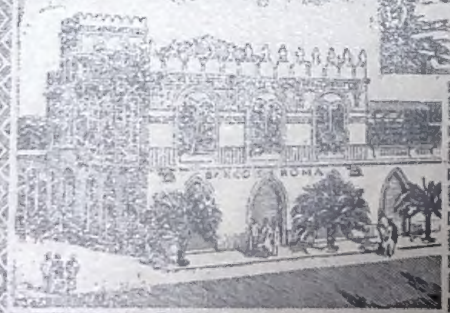
SERVIZI PER LE TRE AMERICHE
centro america
e pacifico
"ITALIA"
SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE

MASSAUA

ASSAB

ASMARA

LE FILIALI DEL BANCO DI ROMA NELL' IMPERO ETIOPICO

DESSIÈ

ADDIS ABEBA

HARAR

MOGADISCIO

ALTRE FILIALI NELL' IMPERO

DEMBI DOLLO
GIMMA · GONDAR
GORE · LECHEMTI

ANNO XLIII
1937 - XVI

LE VIE D'ITALIA

Numero 11
NOVEMBRE

SOMMARIO

In copertina: La Cattolica di Stilo (Acquarello del pittore Aldo Raimondi, dal vol. VIII di «Attraverso l'Italia»: *Puglia, Lucania, Calabria*).

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1937

Italia e Colonie L. 20,50 (Estero L. 40,50)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

TURISMO

TURISMO NORD-AFRICANO

Un magnifico itinerario di 2000 km.: la «Litoranea libica»

La grande litoranea libica, realizzata dal Maresciallo Balbo, è stata illustrata a suo tempo, in Italia e fuori, nei suoi vari aspetti. All'estero si è soprattutto insistito sull'importanza militare della nuova grande arteria e da noi è stato giustamente messo in rilievo il magnifico sforzo compiuto da tecnici e maestranze per realizzare, in appena un anno, un'opera di sì gran mole, tra difficoltà eccezionali di clima, di terreno e di trasporti.

LA LITORANEA IN PROSSIMITÀ DI TOBRUCH

L'alta funzione civile ed economica della litoranea ha avuto il suo giusto rilievo, ma quella turistica è rimasta forse un po' in ombra. E non è certamente l'aspetto meno importante e significativo, sia per i nuovi vastissimi orizzonti che la litoranea apre al gran turismo nord-africano, sia per le attrattive che essa offre a chi la percorre da un confine all'altro della Libia.

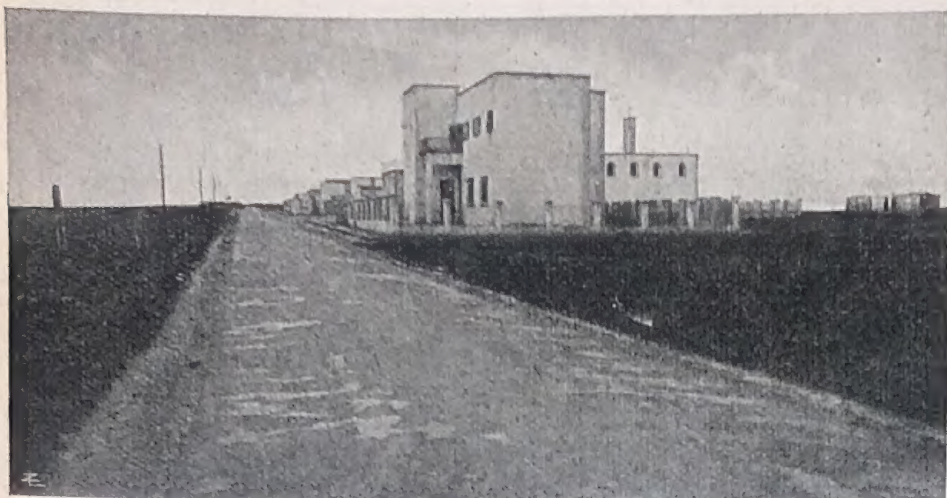
Il magnifico nastro asfaltato che, a distanza di due millenni, segue in parte il tracciato dell'antica strada romana fra Cartagine ed Alessandria, attraversa infatti, nei 1822 km. del suo sviluppo, un paesaggio dall'aspetto mutevolissimo, ma sempre vivamente interessante in una suggestiva successione di zone desertiche, di ubertose terre redente dal lavoro italiano e di oasi lussureggianti; permette di ammirare le imponenti testimonianze delle antiche civiltà che fiorirono in Libia nei grandi centri archeologici di Cirene, Leptis Magna e Sabratha e le superbe realizzazioni della civiltà fascista nelle città e nei villaggi disseminati lungo la costa mediterranea.

Primo a dar vita alla funzione turistica della litoranea è stato, dopo il trionfale viaggio inaugurale del Duce, il Touring Club Italiano, che organizzò due comitive sbarcate una a Tripoli e l'altra a Bengasi, le quali percorsero in senso inverso la grande arteria. Dopo d'allora molte furono le macchine che percorsero nei due sensi la nuova arteria, la quale non tardò ad avere i suoi innamorati, non soltanto italiani, ma anche ed in buon numero stranieri. Ricordiamo fra questi alcuni sportivi tunisini, che nella scorsa primavera vollero stabilire un primato Tunisi-Cairo, studiando nel contempo la possibilità di una linea regolare; uno scrittore e pubblicista — il Ten. Col. della riserva dell'esercito svedese Holmstrom — che ha percorso il litorale nord-africano dall'Algeria all'Egitto; il Console generale d'Austria ad Alessandria d'Egitto, ing. Walter Stross, che, dopo aver percorsa la litoranea fino a Tripoli recandosi in Europa, volle percorrerla in senso inverso al ritorno, rimanendo vittima di un tragico incidente, dovuto allo scoppio di un pneumatico, poco prima del confine libico-egiziano.

E si noti che la strada, oltre il nostro confine orientale, è tuttora, per varie centinaia di km., una malagevole pista che, però, il Governo egiziano sta già in parte trasformando.

Relativamente intenso è poi il movimento automobilistico, determinato dalla costruzione della litoranea fra Tripoli e Bengasi. La Sirtica desolata e desertica non è più oggi spaventosamente solitaria come fino a poco tempo addietro, ma il suo grande silenzio è spesso rotto dal rombo vibrante di motori, che sembra un inno alle conquiste del lavoro italiano. Sono spesso industriali, commercianti e uomini d'affari, cui la nuova arteria ha offerto la possibilità di rapide comunicazioni fra i due

LA LITORANEA A DERNA

centri libici; ma sono anche, molte volte, semplici automobilisti, che compiono il tragitto di 2.200 km., fra andata e ritorno, unicamente per godere le attrattive e il fascino del viaggio in quella zona.

LA LITORANEA AL VILLAGGIO AGRICOLO «LUIGI DI SAVOIA

Anche i motociclisti si avventurano ormai con una certa frequenza a quella che è diventata una piacevole escursione, per quanto lunghissima. Un centauro bengasino ha voluto addirittura stabilire un primato sul percorso Bengasi-Tripoli-Bengasi, superando nell'andata gli 80 km. orari e mantenendo la media totale sui

SULL'UADI EL CUF, VERSO BENGASI

72 km., nonostante la perdita di alcune ore per difficoltà di rifornimento. Un altro motociclista, un professore di Tripoli, dovendosi recare in Italia, ha compiuto una... piccola deviazione fino in Egitto, percorrendo, col suo piccolo cavallo d'acciaio, oltre alla nostra litoranea asfaltata, anche la difficile strada fra Sollum ed Alessandria.

Tutto ciò dimostra appunto quanto più sopra affermavamo, che, cioè, la grande opera di perfetto stile romano assume, sotto l'aspetto turistico, un'importanza non inferiore a quella ch'essa rappresenta nel campo strategico e commerciale. Si può, anzi, affermare che appunto sul nostro territorio la più grande litoranea Casablanca-Cairo permette, non solo di raggiungere le più alte velocità, ma anche di ammirare le più autentiche bellezze nel campo paesistico, archeologico e folcloristico.

Appena superato il cippo confinario, che divide la Terra dei Faraoni dalla Libia e che vi indica la distanza di 1.822 km. da percorrere per giungere all'altro cippo confinario occidentale, il lucido nastro d'asfalto affronta decisamente la desolata Marmarica e poco oltre segna una diramazione per Porto Bardia, centro artigiano e commerciale per il bestiame. A 140 km. dal confine, Tobruch, divenuta una ridente cittadina, apre la sua baia capace di ricoverare una grande flotta ed offre la visione della sua moschea monumentale, sormontata da 42 cupole.

La solitaria steppa della Marmarica vi accompagna ancora per un buon tratto, poi ecco venirvi incontro, accogliente e fascinosa, la candida Derna, che nasconde le sue costruzioni fra il verde intenso della lussureggiante oasi, ricca di palme e di bananeti. Divenuta capoluogo di Provincia per effetto della riforma politica e amministrativa della Libia attuata dal Governatore Maresciallo Balbo, la graziosa città è in via di rapido sviluppo edilizio, commerciale e industriale. Lasciata Derna, la strada supera arditamente il gradino del Gebel e vi porta sull'altipiano, cosparso di pascoli e di vegetazione e, dopo qualche decina di km., vi offre l'indimenticabile spettacolo di Cirene, oltremodo attraente per la magnificenza del paesaggio e per le imponenti vestigia della città dissepolta. La grande Necropoli, il Tempio di Apollo e un'infinità di altri monumenti incatenano la vostra attenzione e vi fanno apparire troppo brevi le ore della sosta, che però potrete eventualmente prolungare soggiornando nel bellissimo albergo.

La grande arteria si addentra ora nella *Cirenaica verde* ed attraversa i nuovi centri agricoli creati dall'Ente per la colonizzazione della Libia, di cui fu animatore l'indimenticabile Luigi Razza. L'animo vostro è ancora in preda al senso di commozione e d'orgoglio suscitati dalla visione dell'opera redentrice compiuta in breve volgere di tempo dal colonizzatore italiano in queste plaghe, e già vi appare, dopo il villaggio Umberto Maddalena, l'ubertosissima piana di Barce, il granaio della Libia. Anche Barce, ridente cittadina in rapido, costante progresso, è ricca di storia e di materiale archeologico, raccolto nel locale museo.

Se il tempo e le circostanze ve lo consentono, da Barce, anch'essa dotata di un buon albergo, potete deviare per una quarantina di km. lungo una agevole pista per recarvi sul mare, a Tolmeta, l'antica Tolemaide, che fu uno dei maggiori centri della Pentapoli. L'opera di scavo e di restauro, intrapresa da qualche tempo dal Sopraintendente ai Monumenti e Scavi della Libia, prof. Caputo, ha rimesso alla luce grandiosi monumenti e pregevolissime opere d'arte. Citeremo il colossale Mausoleo ellenistico che s'innalza nella Necropoli, la gigantesca Porta Teuchira, la caratteristica Basilica in avanzato restauro, l'Anfiteatro, la Via monumentale, un grande edificio romano, ricco di mosaici e colonne, il Foro e l'immensa policisterna, il più grande serbatoio romano d'acqua esistente in Africa. Un ricchissimo materiale è sistemato nel Museo, ove, fra l'altro, si ammirano le bellissime Menadi e l'editto sui prezzi promulgato da Diocleziano. Lo scavo è, si può dire, appena iniziato, per cui altre preziose vestigia verranno alla luce.

Tornati sulla litoranea, scendete verso Tocra, donde la strada segue il litorale fino a Bengasi, secondo centro della Libia. La modesta borgata turca è diventata, sotto i segni del Littorio, una bellissima e progredita città, con numerose e belle costruzioni, fra cui primeggiano la Cattedrale e il grande *Albergo Berenice*, che fiancheggiano il Lungomare Mussolini. Interessantissimi sono anche i dintorni e in primo luogo le misteriose grotte del Lete. Attraverso il sud bengasino potete lanciare la vostra macchina a piena velocità sugli interminabili rettifili e, attraversati i centri di Ghemines, Agedabia ed el Agheila, percorrere la Sirtica non più misteriosa e tanto meno pericolosa e, nella solenne solitudine del deserto incontrare, visibile a distanza di decine di km., l'imponente Arco delle *Are Philenorum*, fatto innalzare da S. E. Balbo su progetto dell'Architetto Di Fausto, ad immortalare il ricordo della grande opera stradale compiuta dal Fascismo, della fondazione dell'Impero e del leggendario eroismo dei cartaginesi fratelli Fileni, immolatisi per segnare i confini della loro Patria.

NELLA SIRTICA, ATTRAVERSO LA PRIMA SEBKA

Ecco Sirte col suo Castello turco riattato, la sua moschea dalle 10 cupole, dal minareto alto 35 metri, e

[illegible]

[illegible] una vasta opera

di colonizzazione irrigua che utilizza grandiose sorgenti; quindi si profila l'oasi di Misurata, che fra i suoi palmeti accoglie la città, magnificamente progredita in pochi anni e destinata ad un prospero avvenire, sia perchè, come Derna, elevata a capoluogo di Provincia, sia per la valorizzazione agraria, che si sta attivamente svolgendo nella regione circostante.

Poche decine di km. separano questo centro dalla grande, foltissima e incantevole oasi di Sliten, presso cui è la famosa villa di Dar buch Ammera, ove furono rinvenuti i meravigliosi mosaici che adornano il Castello di Tripoli. La pittoresca cittadina possiede, inoltre, la rinomatissima moschea di Sidi Abdussalam, mèta di pellegrinaggi dei fedeli mussulmani.

Un'altra trentina di km., e vi si offre l'impareggiabile visione del grandioso centro monumentale di Leptis Magna, troppo noto per essere qui illustrato. Ricorderemo a proposito soltanto la frase dell'ex primo ministro ungherese, Conte Appony, il quale, avendo voluto visitare, novantaduenne, la nostra Colonia, ebbe a dire, con accento di ammirazione, che « *Leptis merita essa sola un viaggio in Tripolitania* ».

Subito dopo vi accoglie la bianchissima cittadina di Homs, dotata, come tutti gli altri centri sparsi lungo la litoranea, di un ottimo albergo gestito dall'Ente Turistico ed Alberghiero della Libia. La strada sale, quindi, al Mergheb, nome che ricorda una delle prime azioni guerresche della conquista libica, e, dopo aver percorso un tratto fra le ondulazioni delle ultime propaggini gebeliche, scende alla costa e la percorre poi fino a Tripoli, fra un susseguirsi di aziende agricole che hanno trasformato la steppa in ridente plaga produttiva. Tagiura vi invita a visitare la celebre moschea di Murad Agà, dalle 48 colonne trasportatevi da Leptis; poi, tra il folto della splendida oasi che si prolunga per 20 km. avvolgendo del suo verde cupo le grandiose tribune del Circuito dei milioni, arrivate nella capitale della Libia, che vi accoglie con l'attrattiva de' suoi Lungomare, che non temono rivali, e delle numerose verdi cuspidi dei suoi minareti.

Qui respirate in pieno l'aria della grande città mediterranea quale è ormai diventata Tripoli, che si sviluppa con un ritmo celerissimo.

Lasciata la splendida città, la litoranea, attraverso fertili zone coltivate ed una meravigliosa collana di oasi, quali [illegible], [illegible] el Maia, Zavia e Sorman, raggiunge Sabratha, [illegible] dal risorto Teatro romano, che presenta [illegible] [illegible]mentale scena marmorea a tre piani di colonne, [illegible] mondo. Superata Zuara, importante centro [illegible] delle spugne e per la lavorazione dello [illegible], la magnifica arteria volge decisamente verso [illegible], poco oltre la quale è il confine con la Tunisia. [illegible] s'innalza l'altro cippo confinario al limite oc[illegible] della litoranea, che ha reso possibili le comunicazioni terrestri fra l'Atlantico e il Mar Rosso.

Quest'opera, per la sua grandiosità e per il ritmo eccezionalmente rapido con cui fu realizzata proprio nell'anno delle sanzioni, è in tutto degna della civiltà fascista.

G. Z. Ornato

La « Iª Mostra Nazionale della Montagna ».

Torino si prepara ad ospitare la « Iª Mostra Nazionale della Montagna ». La Mostra si svolgerà dal 15 dicembre 1937 al 5 gennaio 1938 ed offrirà, attraverso le sue varie sezioni, un quadro completo di quanto è stato fatto e potrà farsi per la montagna: comprenderà, infatti, *Sezioni di Edilizia ed Ambientazione, Industria e Artigianato, Abbigliamento, Turismo, Sport e Propaganda, Milizia Forestale, Uffici Fondo Valle, Arte e Cinematografia*, ecc.

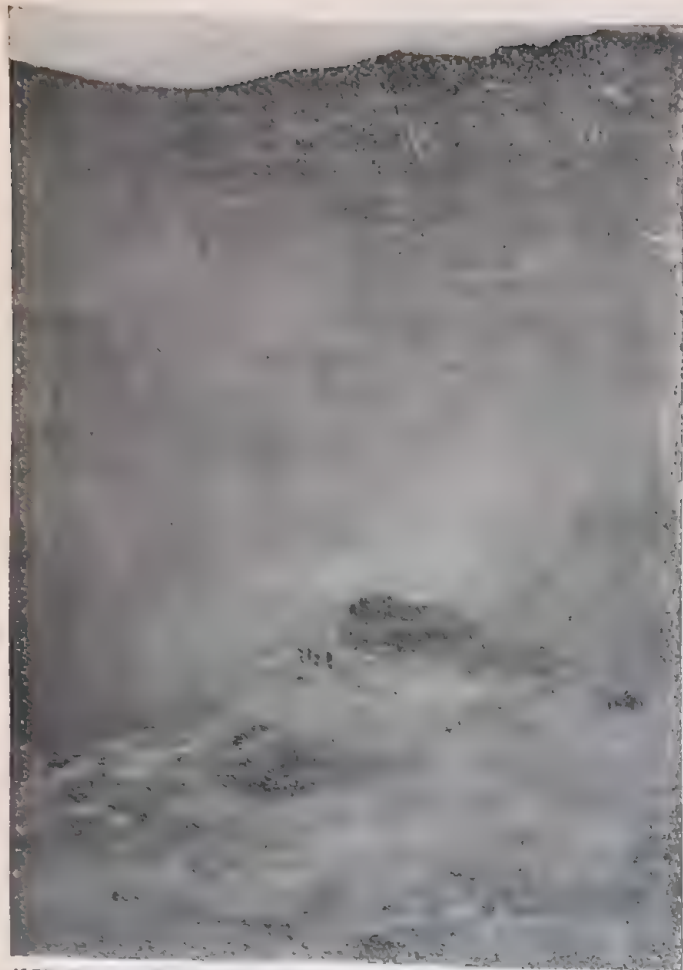
I dirigenti del Comitato Manifestazioni Torinesi intendono conferire alla Mostra un carattere di originalità: tutti i prodotti, anche quelli prettamente commerciali, verranno offerti all'ammirazione del pubblico convenientemente ambientati in scenari attraenti, in modo che ogni sezione risulti un quadro pittoresco di vita montana. Si vedranno riprodotti modelli di grandi alberghi di montagna, di alberghi di alta montagna, di rifugi alpini e di baite, realizzati in alcuni casi al naturale, completi di mobili, suppellettili, attrezzi e quanto altro può occorrere, non esclusa l'alimentazione e il perfetto funzionamento.

Una settimana alpinistica sull'Etna.

A iniziativa del Guf di Catania ebbe luogo nella scorsa estate una *Settimana alpinistica* sull'Etna, a cui parteciparono un centinaio di giovani universitari.

Nella settimana si svolse un corso di « scuola di roccia » sulle pareti di Val del Bove: furono scalate le rocce del Trifoglietto e di Giannicola, e si effettuarono interessanti escursioni in tutto il massiccio dell'Etna.

La settimana culminò nell'ardimentosa esplorazione del vulcano da parte di uno strenuo manipolo, che riuscì — sfidando gravi pericoli — a violarne il mistero, penetrando nei più remoti meandri del cratere, in un'at-

ALPINISMO SULL'ETNA: UN GRUPPO DI « GUFISTI » IN VAL DEL BOVE, IN MARCIA VERSO IL RIFUGIO MENZA

ALPINISMO SULL'ETNA: UNA SQUADRA DI AUDACI «GUFISTI» NELL'INTERNO DEL CRATERE CENTRALE, SULL'ORLO DELLA VORAGINE IN PIENA ATTIVITÀ

mosfera incandescente, tra boati e spire di fumarole di anidride solforosa, che resero necessario l'uso della maschera antigas. Noi registriamo qui la temeraria discesa nella mitica fucina di Vulcano come una impresa che onora il turismo italiano.

Grandi alberghi per l'Esposizione del 1941.

Secondo progetti in corso, per l'Esposizione Mondiale del 1941 dovrebbero sorgere in Roma due nuovi grandi alberghi moderni attrezzati secondo i migliori ritrovati della tecnica e dell'arte odierne: uno di essi sarebbe costruito nell'isolato fra via Vittorio Veneto, Piazza Barberini e via Sistina, sull'area attualmente occupata da altri fabbricati, che scomparirebbero; il secondo sulla via da aprirsi tra piazza S. Bernardo e via Vittorio Veneto.

La Valle di Funès.

Nella « *Collana di piccole guide locali dell'Alto Adige* », pubblicata sotto gli auspici dell'omonimo Istituto di studî, è uscita *La Valle di Funès* di Dante Marini (Roma, Tipografia del Genio Civile, pag. 80 in 16°, con tavole e carte fuori testo, L. 7), specialmente utile ai turisti ed a coloro che in questa valle scelgono un luogo di dimora per l'estate, ed amano quindi conoscerla in ogni parte e sotto ogni aspetto. Essi troveranno, infatti, in queste pagine, per ogni passeggiata e per ogni escursione, per ogni villaggio e per ogni monte, per ogni chiesa e quadro e castello, una guida che soddisfa ogni curiosità.

Dinaro turistico in Jugoslavia.

Il Governo Jugoslavo ha autorizzato l'emissione di assegni in dinari jugoslavi, che offrono ai turisti un beneficio del 5 % sul cambio delle loro divise, fino al massimo di 12.000 dinari al mese e a persona.

FIAT
LA NUOVA
1100
Cristalli SECURIT

Essolube
lubrificante Essolube:
appare tutto fiorito
SOCIETÀ ITALO AMERICANA PEL PETROLIO-GENOVA

TURISMO NAUTICO

LUNGO IL PIAVE, IN CANOA

Vi parlerò poco della mia gita in canoa; non così di quel delizioso *sport* che è l'andare in canoa. Io ne sono entusiasta, e credo che noi Italiani dovremmo divulgarne l'uso: oltre avere un clima ideale per questo *sport*, ne abbiamo anche tutte le possibilità nei nostri fiumi. Mi spiego: abbiamo fiumi che permettono una rotta oziosa e tranquilla dove il gitante può bearsi della visione di un mutevole paesaggio, e abbiamo fiumi turbolenti dove si ha continuamente l'impressione emozionante di andar a finire in acqua.

La canoa mi è apparsa come una sintesi di tutti i modi di navigazione: nel più breve tempo immaginabile da un placido andare si passa al capovolgimento completo, così, come un fatto di ordinaria amministrazione. Vorrei dire che nel Piave questo avviene spesso; ma, ad onor del vero, più spesso avviene di navigare tranquilli. Il Piave è un fiume adatto all'esordiente, purchè esso non manchi di attenzione, specie in alcuni punti, dove le precauzioni non sono mai troppe.

Il tratto da noi percorso va da Faè di Longarone a Busche di Feltre. Da Belluno giungemmo al punto di partenza con la nostra canoa, di tipo smontabile, caricata sulla macchina.

...SE IL MIO COMPAGNO NON FOSSE CORSO FRATERNAMENTE AD AIUTARMI...

...SCENDERE DALLA BARCA PER TRASPORTARLA SUL RAMO PRINCIPALE...

Nella prima parte d'una gita in canoa importa più di tutto la scelta del filone principale. Dovete sapere che il Piave, particolarmente da Faè a Soverzene, si suddivide in una infinità di piccoli... Piavetti, che moltissime volte finiscono nella rena, costringendo il navigante a scendere dalla barca per trasportarla sul ramo principale. E' la rivincita della canoa.

Questo modo di navigare può dar luogo a prove di particolare attrattiva, quando si volessero organizzare « discese libere », come dicono gli sciatori. All'arte di condurre l'imbarcazione si aggiungerebbe l'alea di sceglier bene il ramo d'acqua più costantemente profondo. Bisognerebbe, però, riservare la gara ai monoposti o ai biposti, con un comandante di rotta; altrimenti, quanta materia di contese e di litigi!

In prossimità del paese di Soverzene taglia tutto l'alveo una diga dalla quale deriva il canale industriale che trasporta l'acqua al lago di Santa Croce, da cui scaturisce la forza motrice che anima il grandioso impianto idroelettrico Piave-Santa Croce, con le vicine centrali elettriche di Vittorio Veneto, per un complesso di oltre 300.000 HP.

A Soverzene, però, causa appunto questi 300.000 HP, conviene prendere la canoa sulle spalle e col cavallino di S. Francesco portarla al di là dello sbarramento. Compito, invero, non difficile. Ne v'è pericolo di finire nel canale, perchè le bocche di presa sono protette da griglie e si trovano a livello d'alveo, nè hanno gorghi o profondità misteriose. Partiamo così, oltrepassata la diga, verso un secondo tipo di Piave. Filoni più profondi e più larghi; meno discussioni, quindi, per la scelta del ramo; maggior tranquillità di percorso. Ma, attenzione ad un elemento nuovo: le curve sotto roccia. Le acque girano sotto sponde rocciose, dove l'onda s'increspa insidiosa, in presenza di qualche roccia affiorante.

Ecco, infine, Ponte nelle Alpi, dove le acque si raccolgono in un unico maestoso filone, che può avere, col

...BELLUNO, COL NOTO CAMPANILE DEL JUVARRA...

Piave in piena, la portata di 3000 metri cubi. Tremila metri cubi sono tanti, ed io, col fiume in condizioni simili, andrei piuttosto a fare una gita in automobile e magari a piedi.

Alla stretta del fiume vedrete il ponte sul Piave: una vera rivelazione.

L'Azienda della Strada col morbido asfalto e le segnalazioni bianco-nere, ne ha fatto uno dei soliti ponti, che, astraendo dal paesaggio e dalla costruzione dell'opera, può interessare soltanto per le viatrici che vi s'incontrano o per le scenette di cui si è spettatori.

Il ponte è gettato tra due sponde rocciose, su triplice arco, che, visto al disotto, appare arditissimo. E qui si ha la conferma che la canoa, oltre a tutto, offre al gitante aspetti diversi dei paesaggi a lui noti. Si può guardare il paese da un punto di vista assolutamente nuovo. Un dolce e banale declivio erboso finisce (chi lo avrebbe pensato dalla strada?) in una roccia a picco, e sembra un [illegible] vaso di fiori. Dopo il ponte sul Piave si trova uno [illegible] dove, quando le canoe saranno numerose come ora le automobili (non si [illegible] però, [illegible] della [illegible] [illegible] carburante), vedremo sulla sponda un cartello triangolare nero con una riga bianca: segnale di pericolo. Fuor di scherzo, bisogna stare molto attenti: [illegible] e spuntoni non sono cose amabili per chi si tiene a galla su un guscio di tela cerata.

La rotta è poi tranquilla, dolce fino a Belluno.

Il campo d'aviazione è a destra e, a destra, passa anche Belluno, col noto campanile del Juvarra, su cui l'ultimo terremoto ha smosso l'anello culminante. Si potrebbe malignare che l'angelo ha tentato il volo. Per fortuna, se n'è pentito, e l'uomo, fatta una bella impalcatura, sta rimettendolo a posto.

Dopo Belluno il Piave procede tranquillo, e le difficoltà canoiste si riducono soltanto a due fattori: confluenze con altri fiumi (il più importante è il Cordevole) e passaggio di ponti. Non so se obbedisco ad una considerazione soggettiva segnalando la difficoltà del passaggio dei ponti: fatto si è che a ponte S. Felice, nei pressi di Sedico, noi abbiamo fatto, quando meno ce l'aspettavamo, un bel bagno.

La ragione non è semplice. Errata manovra? Certo: chi va bene non fa bagni forzati. Nè il pilone contro al quale abbiamo cozzato era nascosto nell'ombra od è sorto improvvisamente dalla schiuma delle acque, come Venere. Il pilone c'era, e c'è, ed abbiamo fatto di tutto, ma non abbastanza, per evitarlo.

Appena in acqua però, la corrente ha provveduto da sè a trasportarci per qualche decina di metri oltre il punto dove l'altezza dell'acqua era tale da potervi stare n piedi senza bere.

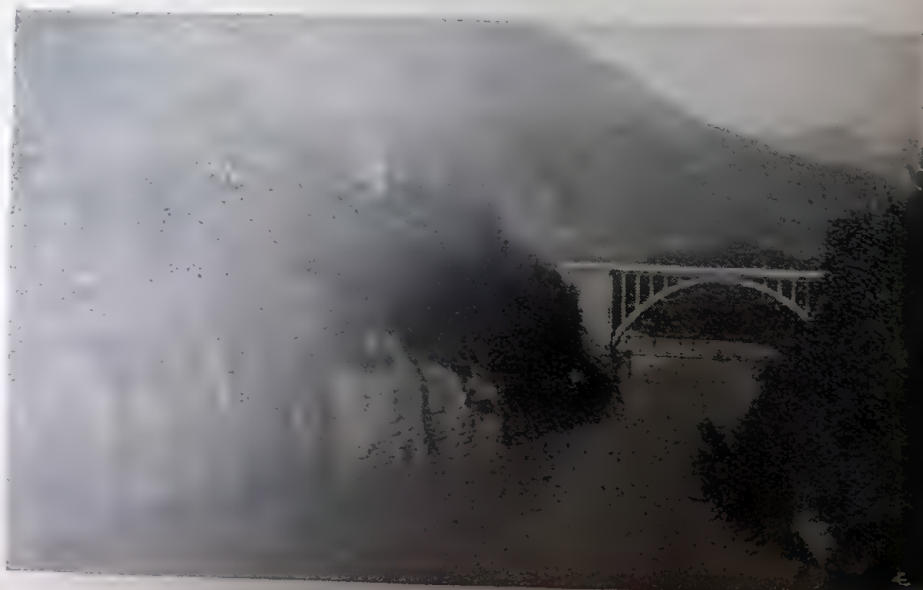
Tener la canoa con la corrente forte è fatica improba, e se il mio compagno non fosse corso fraternamente ad aiutarmi, dichiaro che, con tutto l'amore che ho per la mia barca, l'avrei lasciata andare alla deriva, per pensare piuttosto alla pelle!

Abbiamo subito tirato la canoa sulla sponda, e un buon uomo, accorso al momento dell'infortunio, ci ha aiutati ed incoraggiati, dicendoci: « Col Piave, credetemi non si scherza, ed io che sono un buon conoscitore del fiume vi dico che se questo incidente vi fosse accaduto più avanti, alla confluenza del Cordevole, non ve la sareste cavata con un semplice bagno ».

Naturalmente, riprendemmo subito la rotta e in un primo momento non avevamo il cuore fermo, nè — dicono le fotografie — i movimenti sincroni. Tutto, però, è finito bene.

Abbiamo compiuto il nostro piccolo esperimento al tramonto, poco prima del ponte di Busche, in vista di una grandiosa corona di monti illuminata dalle luci del crepuscolo.

E prima di arrivare avemmo anche modo di richiamare alla realtà, con una parolina squisitamente veneta, quattro o cinque contadini che commentavano il nostro passaggio, dicendo: — *I sarà Todeschi!*

GIOVANNI DE MIN

IL PONTE È GETTATO TRA DUE SPONDE ROCCIOSE...

La matita automatica

Pelikan

Una leggera pressione ed ecco la mina.

75 cm di mina si susseguono automaticamente

Poche e semplici parti, quindi funzionamento sicuro

S.A. GÜNTHER WAGNER
Prodotti Pelikan
Milano

TENDE COLONIALI - MATERIALE PER ATTENDAMENTO

AVVISO! Poco tempo fa abbiamo eseguito un interessante esperimento: a dodici diverse persone colte, che si trovavano nel nostro negozio, abbiamo chiesto a quanti metri di distanza da loro si trovava la nostra vetrina: solamente due hanno indovinata l'esatta distanza, mentre diversi invece hanno sbagliato con degli errori che arrivavano fino al 30-100%. Da questo esperimento si può rilevare quanto sia importante possedere un **apparecchio fotografico con telemetro incorporato.** Merita persino cambiare presso la nostra Ditta il vostro vecchio apparecchio verso un moderno con tale prerogativa, dacchè senza la **"messa a fuoco"** esatta, nemmeno con il miglior apparecchio del mondo riuscirete ad eseguire una fotografia perfettamente nitida. Macchine fotografiche con **telemetri** ottici esattamente controllati ed incorporati (non solamente le costose *Leica* o *Contax*, ma pure le macchine di prezzo medio, come la *Super-Baldina, Super-Ikonta, Weltini, Tele-Retina II° - Regent, Tele-Besse*) le troverete elencate nella nostra **"Guida fotografica"** di 90 pagine con numerosi consigli per dilettanti. Favorite richiederla **GRATIS** e **FRANCO** alla Ditta

Foto Brenner
ROMA E-7 - Piazza Esedra, 61
Telefono 42240 • Spedizione ovunque

VENDITA ANCHE A RATE
(8-10 mensilità)

CAMBIO DI APPARECCHI

Catalogo generale gratis e franco

ALI NEL CIELO

La nuova Bandiera della Regia Aeronautica.

Nel settembre scorso, alla presenza del Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, ha avuto luogo presso la Caserma Cavour in Roma, in forma solenne, la so-

stituzione del drappo e dell'asta della Bandiera della R. Aeronautica. Il Gen. Valle ha compiuto la sostituzione secondo il rito regolamentare, pronunziando elevate parole sulle gloriose tradizioni dell'Arma, riassunte nei segni del valore che decorano la sua bandiera: Ordine Militare di Savoia, una Medaglia d'Oro, cinque Medaglie d'Argento, una Medaglia di Bronzo ed una Croce di Guerra.

Il nuovo vessillo è stato benedetto dal Vescovo Castrense Mons. Bartolomasi.

L'inaugurazione di ventidue aeroporti nel XV Annuale della Regia Aeronautica.

Il 28 marzo XVI, in occasione della celebrazione del XV Annuale della R. Aeronautica, saranno inaugurati ventidue aeroporti di nuovo impianto, la Regia Scuola di Applicazione Aeronautica in Firenze e l'Istituto per gli Orfani degli Aviatori in Gorizia.

Nello stesso giorno verranno inaugurati gli aeroporti di Aquila, Vibo Valentia (Catanzaro), Rimini (Forlì), Grosseto, Lecce, Littoria, Lucca, Linate (Milano), Cameri (Novara), Palermo, Perugia, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia, Rieti, Sassari, Siena, Orvieto (Terni), Caselle Torinese (Torino), Treviso, Viterbo e Rodi.

Il 2° Salone Internazionale Aeronautico.

Il 2 ottobre si è aperto a Milano il 2° Salone Internazionale Aeronautico, a cui hanno partecipato ben sedici Nazioni, con alla testa la Germania, che ha esposto i geniali prodotti delle sue industrie con abbondanza di materiale e ricchezza di mezzi. L'industria italiana era, come ovvio, la meglio e più riccamente rappresentata.

Nel campo del turismo aereo il Salone offerse alcuni interessanti prototipi in cui sono molto curate le installazioni interne e i requisiti di sicurezza, molto superiori ai tipi in uso, specie a motivo della bassissima velocità di atterraggio. Il Ministero dell'Aeronautica ha messo in evidenza alcuni fra i più importanti elementi della nostra organizzazione aerea, civile e militare, esponendo alcuni impianti aeroportuali, complesse officine aeroportate e schemi in azione di congegni ed organismi destinati all'assistenza del volo.

Il progresso dell'aviazione dal 1935, in cui si aperse il primo Salone, ad oggi è apparso evidente e grandioso nei nuovi tipi di aeroplani da bombardamento, da trasporto, da combattimento e da turismo, e nelle molteplici e complesse attività accessorie del volo, ampiamente documentate in questo 2° Salone.

La FIAT al Salone dell'Aeronautica di Milano.

La mostra FIAT era tra le più vaste del Salone e venne presentata in modo originale, con un apparecchio di guerra issato a 10 metri di altezza su una colonna luminosa.

La FIAT, che anche dell'industria aeronautica è stata pioniera in Italia, poichè il suo primo motore d'aviazione risale al 1908, espose motori, apparecchi, eliche, tratti dalla normale produzione in serie dei suoi stabilimenti « Motori Aviazione » e « Aeronautica d'Italia » in Torino, e del suo cantiere di Marina di Pisa. Produzione di serie, ma che compendia ogni progresso della tecnica aviatoria mondiale.

Tre furono gli apparecchi FIAT esposti al Salone:

il *FIAT « G. 50 »*, potente caccia intercettore, il nuovissimo rappresentante della grande classe di quei « caccia » Fiat delle cui qualità sta facendo esperienza la gloriosa aviazione legionaria in Spagna; è un monoplano velocissimo, monoposto, studiato per modo da conferire al pilota la più vasta visibilità in tutti i settori. Il carrello è retrattile: le alette di curvatura con rientramento automatico consentono all'apparecchio un facile e breve decollo ed atterraggio. L'apparecchio è potentemente armato.

il *FIAT « BR. 20 »* per il bombardamento a grande distanza e ad alta quota, con elevato carico bellico e potente azione difensiva su tutti i settori garantita da torrette a comandi idraulici, in condizioni di velocità e di sicurezza eccezionalmente alte. L'apparecchio è provvisto dei più perfetti mezzi di navigazione.

il *FIAT « G 18 V »*, nuovo apparecchio civile che porta 18 persone a 400 km. all'ora, velocità tra le più alte che siano state oggi raggiunte nell'aviazione civile [illegible]. L'apparecchio è a struttura interamente me[illegible] [illegible] volare con un solo motore, mantenendosi [illegible] 4000 metri.

[illegible] del pilota automatico — inne[illegible] del pilota — l'apparecchio possiede [illegible] strumenti per il volo senza visibilità. [illegible] e dell'equipaggio sono rive[illegible] antisonoro e sono prov[illegible] di riscaldamento e di [illegible].

[illegible] ha esposto — oltre al glorioso [illegible] del primato mondiale di [illegible] fotografia illustra questa nota — l'« *A. 80 RC 41* », 18 cilindri a doppia stella, 1000 CV., e l'« *A. 74 RC 38* », 14 cilindri a doppia stella, 840 CV.; realizzazioni modernissime che costituirono per il Salone due novità assolute.

MOTORE FIAT « A S 6 » DI 3000 CV. DETENTORE DEL PRIMATO MONDIALE DI VELOCITÀ

Le comunicazioni aeree interne dell'Impero.

Le comunicazioni nei territori dell'Impero hanno avuto in breve tempo grande sviluppo, specialmente per mezzo di una vasta rete aerea di linee civili e militari, che consente il celere collegamento tra i più lontani centri del vasto territorio.

Le linee civili, gestite dall'Ala Littoria, provvedono al trasporto di passeggeri, merci e posta; quelle militari, condotte da personale dell'Aeronautica, sono utilizzate anche per il trasporto della posta.

Le linee aeree civili fanno capo all'Asmara, che è collegata al Regno per mezzo della Roma-Bengasi-Chartum-Asmara, con quattro corse settimanali in ciascun senso. Esse sono:

a) Asmara-Assab-Gituti-Dire Daua-Addis Abeba, che nel percorso Asmara-Gibuti compie due corse per

settimana, mentre in quello Gibuti-Addis Abeba effettua una corsa giornaliera, esclusa la domenica;

b) Asmara-Dire Daua-Addis Abeba, con quattro corse settimanali;

c) Asmara-Assab-Dire Daua-Gorrahei-Belet Uen-Mogadiscio, con due corse settimanali. Questa linea attraversa tutta la parte orientale dell'A. O. I. da nord a sud.

Le linee aeree militari possono riunirsi in tre gruppi che fanno capo all'Asmara, ad Addis Abeba e a Mogadiscio.

Appartengono al primo gruppo:

a) Asmara-Assab-Dire Daua;
b) Asmara-Dessiè-Addis Abeba (con diramazione Dessiè-Debra Marcos);
c) Asmara-Gondar.

Le linee del secondo gruppo uniscono la capitale con i più lontani centri dell'Etiopia occidentale. Esse sono:

a) Addis Abeba-Lechemti-Asosa;
b) Addis Abeba-Dembidollo-Gambela;
c) Addis Abeba-Gore;
d) Addis Abeba-Gimma-Irgalem.

Appartengono al terzo gruppo le linee:

a) Mogadiscio-Belet Uen-Gorrahei-Harar-Dire Daua;
b) Mogadiscio-Gorrahei-Giggiga-Dire Daua;
c) Mogadiscio-Belet Uen-Imi;
d) Mogadiscio-Neghelli-Iavello.

Nel periodo delle piogge le linee aeree si sono dimostrate di grande utilità, assicurando il trasporto delle persone, merci e posta, superando spesso gravi difficoltà per le avverse condizioni atmosferiche.

Gli aeroporti aperti al traffico civile nell'A. O. I.

L'Ufficio Aviazione Civile e Traffico Aereo del Ministero dell'Aeronautica ha reso noto l'elenco degli aeroporti e dei campi di fortuna, nei quali è consentito l'approdo degli aeromobili da turismo. Nell'Impero e nelle Colonie essi sono i seguenti:

Aeroporti doganali per l'atterraggio degli aeroplani: Amseat (Libia, Prov. Derna), Asmara-Godaif (Eritrea), Assab (Eritrea), Bengasi-Berca (Libia, Prov. Bengasi), Bender Cassim (Somalia), Dire Daua (Harar), Dusa Mareb (Somalia), Gobuin (Somalia), Massaua-Otumlo (Eritrea), Rocca Littorio (Somalia), Sirte (Libia, Prov. Misurata), Tessenei (Eritrea), Tripoli-Mellaha (Libia, Prov. Tripoli).

Aeroporti doganali per l'ammaraggio degli idrovolanti: Bengasi-Porto (Libia, Prov. Bengasi), Massaua-Porto (Eritrea), Tripoli-Porto (Libia, Prov. Tripoli).

Aeroporti non doganali per l'atterraggio degli aeroplani: Eil, El Bur, Tala, Obbia, Vittorio d'Africa, tutti in Somalia.

Esportazioni di materiale aeronautico italiano.

Sono state recentemente concluse le trattative per la fornitura alle aviazioni militari cilena ed afgana di un congruo numero di apparecchi e di accessori. Il governo cileno ha ordinato all'industria italiana venti apparecchi d'assalto, nove apparecchi d'allenamento ed un centinaio di paracadute. L'Afganistan ha ordinato sedici apparecchi da ricognizione veloce e sei apparecchi d'allenamento e acrobazia. L'importo delle forniture è di circa quaranta milioni di lire.

Un lancio in paracadute di S. E. Valle.

S. E. IL GENERALE VALLE, ALL'ATTERRAGGIO

Il Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, Generale Valle, si è recato recentemente in volo all'aeroporto di Viterbo, designato come sede della Scuola Paracadutisti, per constatare la idoneità del tipo di apparecchio destinato al lancio degli allievi da bordo nell'addestramento bellico.

Giunto sul cielo del campo alla quota di circa 600 m., il Generale Valle, affidato il governo dell'apparecchio al secondo pilota, si è lanciato con un normale paracadute di serie, toccando regolarmente terra sul campo di volo dopo circa 75 secondi.

Il gesto del Generale Valle è ancora una evidente dimostrazione dell'audacia dei soldati dell'aria, gareggianti sempre — dai capi ai gregari — nel diuturno rischio.

Convenzione aerea Italo-Cecoslovacca.

In base ad accordi intervenuti fra il Ministero degli Affari Esteri e il Ministro di Cecoslovacchia a Roma, il Governo italiano ha concesso ad una impresa di navigazione aerea cecoslovacca, da indicarsi dal Governo cecoslovacco, per quanto riguarda il territorio italiano, le autorizzazioni necessarie all'esercizio di una linea aerea Praga-Bratislava-Klagenfurt-Trieste-Venezia-Roma, con scalo facoltativo a Trieste e con possibilità di un servizio continuo per tutto l'anno.

Il Governo cecoslovacco ha concesso, a sua volta, sulla [illegible] della reciprocità, ad una impresa di navigazione [illegible] italiana, da indicarsi dal Governo italiano, per [illegible] riguarda il territorio cecoslovacco, le autorizzazioni [illegible] per l'esercizio delle seguenti linee di [illegible]

1° [illegible]-Trieste-Klagenfurt-Bratislava-Praga, [illegible] a Trieste e a Klagenfurt;

2° [illegible] con sorvolo del territorio cecoslovacco [illegible]

3° Venezia-Monaco-Berlino, con sorvolo del territorio cecoslovacco senza atterraggio;

4° Roma-Venezia-Vienna-Cracovia-Varsavia, con o senza atterraggio sul territorio cecoslovacco.

La regolarità del traffico aereo transatlantico riconosciuta ormai attuabile.

I rappresentanti delle « Pan American Airways », dell'« Air France », della « Luft Hansa » e delle « Imperial Airways » hanno emesso un comunicato collettivo per dichiarare che due mesi di voli sperimentali hanno dimostrato la praticabilità di aviolinee transatlantiche regolari. La cooperazione della navigazione marittima è considerata essenziale per le informazioni meteorologiche.

Gli apparecchi americani ed inglesi hanno prevalentemente percorso la rotta settentrionale tra Terranova e l'Irlanda e quelli tedeschi hanno invece percorso la rotta meridionale via Azzorre e Indie Occidentali. La « Luft Hansa » afferma che l'itinerario meridionale permetterà di trasportare carichi superiori del 50 % a quelli della rotta settentrionale.

La Boeing Aircraft Co. di Seattle sta costruendo sei idro « Atlantic Clipper » per la rotta settentrionale, che verrà gestita dalla Pan American prevedibilmente dai

primi mesi dell'anno prossimo. Essi porteranno 50 passeggeri e due tonnellate e mezzo di carico in una traversata di 24 ore da Nuova York a Londra. Le chiglie di questi idrovolanti misurano 109 piedi (= 33,2 m.) di lunghezza, saranno cioè più grandi delle caravelle con cui Colombo raggiunse l'America. L'apertura alare è di circa 150 piedi (= 46 m.) e la velocità conferita dai 4 motori sarà di 150 miglia (=240 km.) all'ora in crociera ordinaria.

L'ala volante.

Al 12° Congresso del N.A.C.A. di quest'anno è stato presentato un progetto d'aeroplano commerciale, nel quale i quattro motori sono disposti nel bordo di fuga dell'ala e sono muniti di eliche propulsive. Sembra che questa disposizione dei motori permetta una diminuzione della resistenza del dieci per cento. Allo stesso Congresso alcuni noti costruttori americani hanno espresso la loro ferma convinzione che nei prossimi dieci anni la tecnica costruttiva aviatoria muterà radicalmente e porterà all'aeroplano senza coda, ossia all'ala volante.

Il nuovo « Zeppelin L. Z. 130 ».

Il nuovo « Zeppelin L. Z. 130 », attualmente in costruzione, è stato modificato nelle sue strutture ai fini dell'uso del gas elio ed inoltre per ridurre al minimo il suo peso, dato che l'elio conferisce all'aeronave una capacità ascensionale molto minore di quella dell'idrogeno. In special modo, nella cabina per i passeggeri [illegible] realizzata la massima economia di peso. Invece [illegible] disposizione delle cabine su due piani, quale [illegible] « Hindenburg », la nuova aeronave avrà le cabine per passeggeri disposte a ferro di cavallo, in guisa che tutte [illegible] riceveranno direttamente la luce dall'esterno.

La chiglia è costruita, e sono in corso esperienze negli impianti dei serbatoi di acqua-zavorra.

Si prevede che l'aeronave sarà ultimata nel prossimo aprile.

I voli sperimentali della Luft Hansa.

L'idrovolante « Nordmeer » ha recentemente effettuato la sua terza trasvolata dell'Atlantico del Nord (la seconda nella direzione Azzorre-Nuova York). Catapultato dalla nave base « Friesenland » alle Azzorre, l'idrovolante ha ammarato a Nuova York, dopo aver coperto il percorso in ore 16,41' alla velocità media di km/h. [illegible],200. Successivamente l'apparecchio gemello « Nordwind » è partito da Nuova York, mediante lancio con catapulta dalla nave base « Schwabenland », ed ha ammarato alle Azzorre dopo 15 ore e 20' di volo, alla velocità media di km/h. [illegible].

Il nuovo quadrimotore « JU. 90 ».

Le [illegible] Junkers di Dessau hanno [illegible] [illegible]

[illegible]

lon[illegible]

Colleg[illegible]

Le [illegible] studio un progetto per il collegamento aereo commerciale Angola-Mozambico. Gli aerei che percorreranno la linea faranno scalo ad Elizabethville, nel Congo Belga.

Il più piccolo aeroplano britannico.

L'apparecchio che descriviamo — interessante per le sue caratteristiche di disegno e di costruzione uniche — è il più piccolo aeroplano fin qui costruito in Gran Bretagna.

L'apparecchio, denominato T. K. 4, è stato interamente concepito e costruito da studenti, sorvegliati e consigliati da piloti aviatori.

Si tratta di un monoplano ad ala bassa, interamente a sbalzo, di costruzione in legno, munito di un motore « Gipsy Major », con elica a passo variabile, con persiane Handley Page. Il carrello è retrattile verso l'interno, in direzione della fusoliera, ed è il più piccolo tipo così costruito. La ritrazione è effettuata idraulicamente, non vi sono freni, ed il pattino di coda è a molla.

Non si hanno ancora particolari sui dati di volo, ma sembra che la sua velocità massima si aggira sulle 215 miglia orarie (= circa 345 km.).

Caratteristiche:

apertura alare	m.	6,30
lunghezza	»	5,00
peso totale	kg.	600 —
autonomia	miglia	450 (= 725 km.)
quota tangenza	m.	7000 —

L « T. K. 4 »

Nuova nave portaerei inglese.

L'ammiragliato inglese ha ordinato al cantiere navale Vickers-Armstrong la costruzione di una nuova portaerei, l'« Indomitable ». Si tratta di una delle due nuove navi portaerei del programma 1937. Stazza 23.000 tonn., e la spesa di costruzione è prevista in oltre 3 milioni di sterline (circa 280.000.000 di lire italiane). Altre due navi portaerei di 23.000 tonnellate sono già in costruzione: l'« Illustrious » e il « Victorious ».

L'aeroplano composito « Mayo ».

Hanno avuto luogo recentemente a Rochester (Inghilterra-Kent) le prove di volo del componente superiore « Mercury » dell'aeroplano composito « Mayo ». Il componente inferiore « Maya » aveva già volato con buon successo.

L'AEROPLANO COMPOSITO « MAYO »

Il « Mercury » è un monoplano munito di 4 motori Napier-Rapier da 340 CV. È a due galleggianti ed ha un equipaggio di due uomini. Non appena saranno completate le prove del « Mercury », i due apparecchi saranno sperimentati accoppiati, ed infine il « Mercury » verrà lanciato in volo dal « Mayo ».

Si calcola che, lanciato in tal modo, il « Mercury » sarà capace di partire con un carico di combustibile e di posta eguale al suo peso a vuoto.

Il Ministero dell'Aria inglese si interessa a tali esperienze, giacchè si suppone che un bombardatore di grande autonomia e di grande velocità potrebbe distaccarsi dal componente inferiore del « Mayo », trasportando un carico di bombe e di carburante assai maggiore di quanto non sarebbe possibile in altre condizioni.

Ecco alcune caratteristiche del « Mercury »:

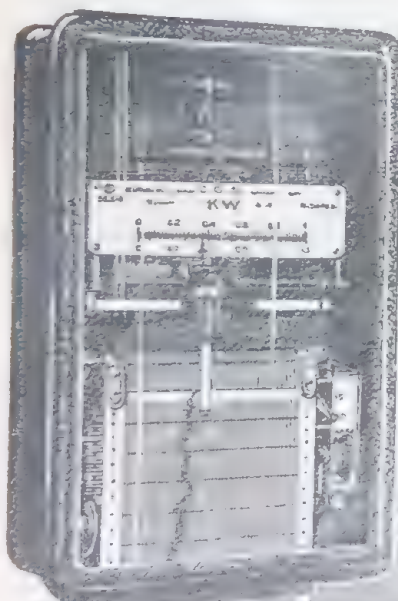
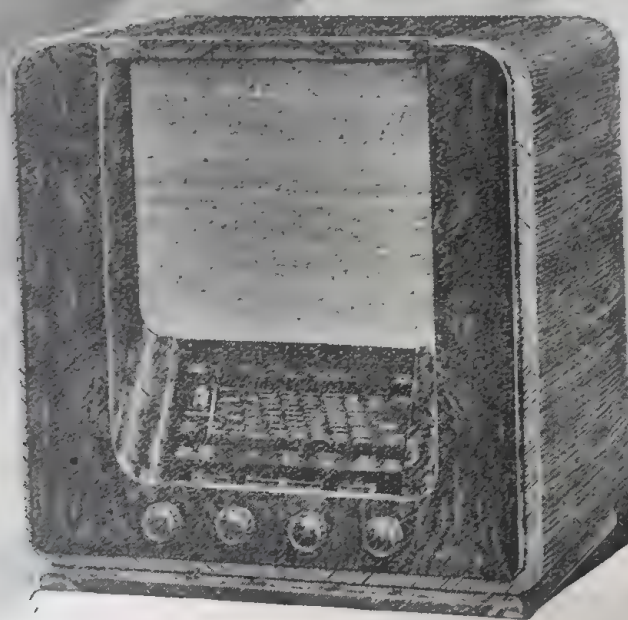
apertura alare	m.	22,3
lunghezza	m.	15,55
altezza	m.	6,18
superficie alare ..	mq.	56,8
peso a vuoto	kg.	4536
peso a pieno carico	kg.	9072
velocità massima .	km. h.	322
velocità di crociera	km./h.	256

autonomia km. 5600 (ore 21 e 20'

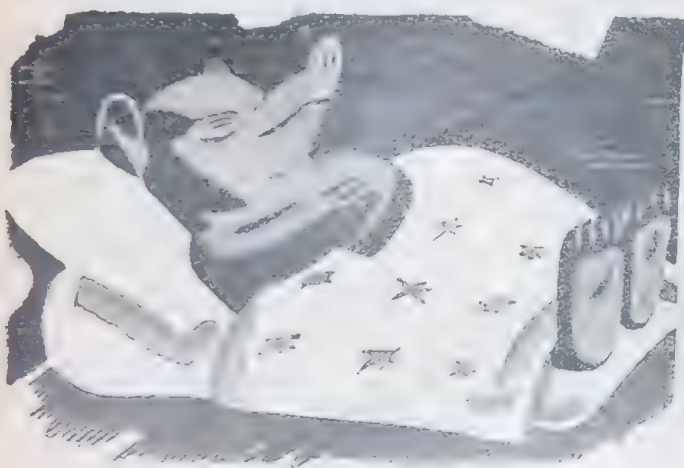
Primati.

L'aviatrice francese Maddalena Charnaux ha recentemente stabilito a Etampes il nuovo primato di velocità su km. 1000 per apparecchi da turismo, raggiungendo la media di km./h. 263.

Gli aviatori russi Kokkinaki e Briandski, su apparecchio « T.S.K.B. 26 », bimotore Gnome Rhône K. 14, hanno battuto il primato di velocità su km. 5000, detenuto dal francese Rossi, con km./h. 311,183, raggiungendo la velocità di km./h. 325,297. Sono stati così battuti i primati di velocità su 5000 chilometri con carico di kg. 500 e 1000, detenuti dagli americani Tomlison e Bartles.

Il paracadutista maggiore Kaitanow, partito col pilota [illegible]ew dall'aerodromo di Mosca, dopo aver raggiunto l'[illegible]ezza di 10.200 metri, dove registrava una temperatura di 47 gradi sotto zero, si lanciava nel vuoto, e dopo 27 minuti di discesa toccava terra nelle vicinanze di Leningrado. Il paracadutista Kaitanow, munito di uno speciale scafandro, ha stabilito un nuovo primato mondiale di discesa.

La più pura voce
dell'etereo coro

NON INTACCATE IL CAPITALE

Cadon le foglie... ma prima diventano color d'oro o di porpora, di quell'oro e di quella porpora che i pittori cercano di mettere nei loro quadri non potendoli mettere in tasca o sulle spalle; il venticello vespertino si va facendo fresco con gran gioia delle signore che hanno così una scusa per tirar fuori le loro pellicce: si avvicina l'inverno!

Curioso il comportamento di certi animali ai primi freddi: sono inquieti, mangiano tutto quello che trovano si da ingrassare nel giro di due o tre settimane, si danno d'attorno a cercar nascondigli in luoghi remoti ed oscuri, poi, trovato finalmente il cavo di un albero, un crepaccio o una tana, vi si rannicchiano dentro e... buona notte a tutti!

I naturalisti ci dicono che si tratta di animali ibernanti (tasso, ghiro, istrice, orso, ecc.) che al giungere dell'inverno cadono in letargo e fanno un sonnellino che dura... fino alla primavera.

Ciò è possibile perchè durante il letargo si rallentano importanti funzioni come la respirazione e la circolazione: circa la nutrizione poi, essa si compie a spese principalmente del grasso accumulato con [illegible] scorpacciate autunnali. Ma bisogna vedere la magrezza dell'orso quando si risveglia ai primi tepori primaverili! Più che paura fa ora pietà.

Anche l'uomo deve fare dei risparmi ed immagazzinarli nell'organismo: ciò non vuol dire ingrassare a bella posta perchè, quando si passa il segno, è poi sempre alquanto difficile far macchina indietro.

Ci sono dei materiali (grassi e proteine) che si dicono di risparmio o di riserva perchè, una volta immagazzinati in giusta proporzione, vengono usati man mano che l'organismo ne ha bisogno per la formazione e lo sviluppo delle cellule che sono gli elementi costitutivi dei tessuti dei vari organi.

Ma vi è un materiale di risparmio per eccellenza, lo zucchero, che, bruciato nell'organismo, permette di risparmiare grassi e proteine. Orbene, senza cadere in letargo come l'orso, dobbiamo anche noi ricorrere alle nostre riserve quando si verifica in noi una perdita o un consumo soverchio di energia come, ad esempio, durante lavori faticosi, esercizi sportivi, sforzi, oppure in seguito a malattie.
Vogliamo ridurci nello stato di prostrazione dell'orso consumando il nostro grasso e le nostre preziose proteine, intaccando cioè il nostro capitale per mancanza di altre riserve, o non troveremo invece semplice, logico e piacevole consumare invece largamente zucchero e creare buone riserve?

Il valore alimentare dello zucchero è superiore a quello dell'amido contenuto nei legumi e farinacei: lo zucchero inoltre è di facile e rapida assimilazione e fornisce le energie necessarie alle funzioni vitali.

Risparmiate dunque il capitale!..

COMUNICAZIONI

Vie di comunicazione e trasporti nell'A. O. I.

Il Cav. di Gr. Cr. Dott. Antonio Crispo, Direttore dell'Ispettorato Generale F. T. A., ha pubblicato di recente nel « Bollettino Ufficiale Ferrovie, Tramvie ed Automobili » uno studio sulle « Vie di comunicazione e trasporti nell'Africa Orientale Italiana », in cui ha compendiato magistralmente, nei brevi limiti di un saggio di 27 pagine, tutta la materia che può dirsi base e fondamento dell'intera vita dell'Impero, restringendo in enunciazioni lineari un complesso di idee personalissime, che dà l'impressione panoramica di quel che potrebbe essere il quadro generale.

Agevolazioni ulteriori per i viaggi degli iscritti all'Associazione Fascista delle Famiglie dei Caduti e a favore dei Mutilati e Feriti fascisti.

Oltre le facilitazioni già stabilite per la legge sulla Concessione speciale ferroviaria XVIII, è stata concessa l'applicazione della tariffa ridotta del 50 % per un certo numero di viaggi di andata-ritorno da effettuarsi entro il corrente anno 1937-XV. Per fruirne, gli interessati [illegible] dall'Associazione una speciale *ri*[illegible]uzione), convalidata con timbro [illegible] Servizio Commerciale delle Ferrovie [illegible].

Per agevolare i viaggi in Italia.

Presso la stazione di Montecatini Terme è stata istituita una sezione doganale per la visita e la custodia dei bagagli da e per l'estero. Tale sezione funzionerà tutti gli anni limitatamente al periodo della cura. Un avviso della Ferrovia farà conoscere al pubblico, di volta in volta, la data di apertura e di chiusura.

Facilitazioni di viaggio per i giornalisti e per le loro famiglie.

Ci pervengono spesso quesiti circa le norme che regolano queste facilitazioni, le quali si differenziano alquanto da quelle che valgono per altri tipi di facilitazioni analoghe.

Ricordiamo innanzi tutto che le facilitazioni possono essere accordate:

a) ai giornalisti italiani e ai corrispondenti residenti in Italia dei principali giornali esteri che *facciano del giornalismo la loro professione esclusiva e retribuita* e siano iscritti nell'albo professionale, nella misura di 24 biglietti di sola andata a tariffa ridotta del 70 % per il titolare e 4 biglietti di sola andata a tariffa ridotta del 50 % per i singoli membri di famiglia;

b) ai giornalisti italiani e ai corrispondenti residenti in Italia dei principali giornali esteri che *facciano del*

giornalismo la loro professione principale, abituale e retribuita e siano iscritti nell'albo, nella misura di 8 biglietti di sola andata a tariffa ridotta del 70 % per il titolare e 4 biglietti di sola andata a tariffa ridotta del 50 % per i singoli membri della famiglia;

c) ai direttori e redattori dei principali giornali esteri, che risiedano all'estero e che *facciano del giornalismo la loro professione esclusiva o principale, abituale e retribuita*, nella misura di 8 biglietti di corsa semplice a tariffa ridotta del 70 % per il titolare e un biglietto (anche di andata-ritorno) a tariffa ridotta del 50 % per la famiglia.

Componenti la famiglia si considerano: la moglie, i figli celibi fino all'età di 25 anni, le figlie nubili o vedove, purchè queste ultime conviventi e a carico del giornalista, i genitori se conviventi col giornalista, due persone di servizio, i fratelli minorenni e sorelle nubili di giornalisti non ammogliati e con lui conviventi e a carico.

Veniamo ora a considerare la validità dei biglietti emessi in base a queste facilitazioni, sulla quale appunto sono sorte principalmente discussioni e per la quale tuttavia esistono precise e chiare norme.

I biglietti dei giornalisti, con la riduzione del 70 %, una volta emessi, hanno la validità unica di 20 giorni, scadono alla mezzanotte del 20º giorno da quello del rilascio, questo compreso, e dànno diritto ad effettuare quattro fermate intermedie per i percorsi fino a 1000 chilometri e cinque fermate se il percorso è superiore. Entro i limiti della validità del biglietto la durata di ciascuna fermata può essere stabilita a volontà del viaggiatore. L'uso delle fermate non è subordinato ad alcuna speciale formalità.

I biglietti per le famiglie a tariffa ridotta del 50 %, una volta emessi, hanno validità fino al 31 marzo dell'anno successivo a quello di emissione e dànno diritto a cinque fermate intermedie, entro il limite della validità massima del biglietto.

Istituzione di nuovi Uffici e nuovi servizi in A.O.I.

Ufficio di Baar Dar (Amara) abilitato ai soli servizi postali.

Ufficio principale P. T. di Debra Sima (Amara) abilitato a tutti i servizi postali, accettazione e recapito telegrammi.

Ufficio secondario di [illegible] (Harar).

Ufficio di Deb[illegible] [illegible] abilitato allo scambio dei vaglia nel [illegible] L. [illegible].

Sono poi [illegible] Conti Correnti i seguenti [illegible]:

Nel [illegible] L. [illegible] per [illegible]:

Debra [illegible] (Addis Abeba), Me[illegible] (Harar), [illegible], [illegible] (Galla e Si[illegible]), [illegible].

Nel [illegible] L. [illegible]:

[illegible] (Amara), Malan[illegible] (Amara), [illegible] (Somalia), [illegible], Sassab[illegible] (So[illegible]), [illegible] (Galla e [illegible]), Oletta [illegible].

Nel [illegible]:

[illegible] (Galla e [illegible]).

[illegible] dei [illegible] Corrente [illegible] dell'Africa [illegible] e da [illegible] oltre quello di [illegible], [illegible] successivamente [illegible] oppure rinviati agli uffici dei Conti Correnti del Regno per riaccreditamento, hanno [illegible] e cioè di un mese oltre quello di [illegible].

Per gli uffici sottoindicati, di recente istituzione, è stabilito come segue il limite massimo consentito per lo scambio dei vaglia:

Governo di Addis Abeba: Gaggi 1000.

Governo di Amara: Hadama 3000, Metahara 1000, Ualanchiti 3000, Debra Tabor 1000, Batie 1000, Sciano 3000, Bahar Dar 1000.

Governo di Galla e Sidamo: Ambo 3000.

Governo della Somalia: 3000 per gli Uffici di Callafo, Dagabur, Dolo, Sassabanech.

Orario invernale delle linee aeree postali.

Milano-Roma (giornaliera, eccettuata la Domenica):

Milano	p. 13,30	Roma..........	p. 11,15
Roma	a. 15,30	Milano.........	a. 13,15

Torino-Roma (giornaliera, eccettuata la Domenica):

Torino.........	p. 13,30	Roma..........	p. 10 —
Roma..........	a. 15,45	Torino.........	a. 12,15

Torino-Milano-Venezia (giornaliera, eccettuata la Domenica. – Il servizio sarà sospeso dal 1° novembre al 28 febbraio):

Torino.........	p. 13,15	Venezia........	p. 10,45
Milano	a. 13,55	Milano	a. 12 —
»	p. 14,10	»	p. 12,15
Venezia........	a. 15,25	Torino.........	a. 12,55

Amsterdam-Roma sarà esercitata durante il periodo invernale sul tronco Amsterdam-Milano dalle Società Deutsche Luft Hansa A. G. e K. L. M., con l'orario seguente:

Amsterdam	p. 9,55	Milano	p. 10,30
Rotterdam	a. 10,15	Francoforte	a. 13,05
	p. 10,30	»	p. 13,40
Francoforte	a. 12,55	Rotterdam......	a. 14,35
	p. 13,40	»	p. 14,50
Milano	a. 16,15	Amsterdam	a. 15,10

Posta aerea per la Sardegna.

È entrata in funzione la nuova linea aerea trisettimanale [illegible] Conte-Cagliari, gestita dalla Società Ala Littoria, col seguente orario:

Lun. Merc. Ven.				*Mart. Giov. Sab.*
[illegible]	p.	Roma	a.	10.35
[illegible]	a.	Porto Conte	p.	8.35
[illegible]	p.	Porto Conte	a.	8.10
[illegible]	a.	Cagliari	p.	6.45

Modificazioni all'aviolinea Roma - Addis Abeba.

La periodicità della linea aerea Roma-Asmara-Addis Abeba è stata modificata in quadrisettimanale con partenza da Roma il lunedì, martedì, giovedì e sabato, ed arrivo ad Asmara il mercoledì, giovedì, sabato e lunedì, e ad Addis Abeba il giorno successivo.

Da Addis Abeba le partenze si effettuano invece il lunedì, mercoledì, venerdì e sabato, con arrivo a Roma il giovedì, sabato, lunedì e martedì. Restano invariati i giorni di partenza e la periodicità delle linee Asmara-Mogadiscio e Addis Abeba-Gibuti, mentre la linea Asmara-Gibuti effettua il viaggio di ritorno da Gibuti il [illegible] e venerdì anzichè il lunedì e sabato.

Pacchi postali per l'Africa Orientale Italiana.

Le norme relative al contingentamento delle merci spedite in A. O. I. sono state estese anche alle spedizioni a mezzo pacchi postali. L'accettazione dei pacchi per le località ammesse a tale servizio è subordinata, quindi, alla presentazione della speciale autorizzazione che i mittenti dovranno preventivamente richiedere ai Governi coloniali interessati e che dovrà essere allegata al bollettino di spedizione. È fatta eccezione per i pacchi

non commerciali inviati da privati a privati, limitati ad uno al giorno, dallo stesso mittente allo stesso destinatario, di peso non oltre i cinque chilogrammi e purchè contenenti effetti di uso personale. Nulla è variato per l'invio dei pacchi diretti a militari.

Modificazioni alle sopratasse di trasporto aereo.

Linea Napoli-Hanoi:

	Lettere e cartoline		Altri oggetti	
Siria	L. 0 75	ogni 5 gr.	L. 1 —	ogni 25 gr.
Iraq	» 1 —	» 5 »	» 1 —	» 25 »
Iran	» 1 —	» 5 »	» 1 25	» 25 »
India Britannica e Afganistan	» 2 —	» 5 »	» 4 50	» 25 »
Siam	» 2 25	» 5 »	» 2 50	» 25 »
Indocina	» 2 50	» 5 »	» 2 50	» 25 »
Hong Kong	» 3 50	» 5 »	» 3 50	» 5 »
Cina Meridionale	» 4 25	» 5 »	» 4 25	» 5 »
Giappone	» 4 50	» 5 »	» 4 50	» 5 »
Filippine	» 4 75	» 5 »	» 4 75	» 5 »
Marianne	» 5 75	» 5 »	» 5 75	» 5 »
Hawai	» 7 75	» 5 »	» 7 75	» 5 »

Linea Marsiglia-Dakar-Cotonou-Pointe Noir:

Senegal	» 2.25	» 5 »	» 3.25	» 25 »
Ginea, Liberia, Costa d'Avorio, Costa d'Oro	» 3.25	» 5 »	» 4.25	» 25 »

Linea Marsiglia-Niamey-Cotonou:

Dahomey, Africa Occ. Franc., Africa Equat. Franc.	» 1 75	» 5 »	» 2 75	» 25 »

Linea Marsiglia-Niamey-Point Noir:

Camerun, Gabon, Congo	» 2.50	» 5 »	» 3.50	» 25 »

Francobolli augustei.

È stata messa in vendita, il giorno 23 dello scorso settembre, inizio del bimillenario di Augusto, una serie completa di francobolli commemorativi della Mostra Augustea della Romanità, disegnati dal pittore G. Mezzana, che costituiscono una rievocazione degli ideali e delle gesta del grande Imperatore.

La serie si compone dei seguenti quindici valori:

a) pel pagamento delle tasse postali in genere: da L. 0,10, 0,15, 0,20, 0,25, 0,50, 0,75, 1,25, 1,75 (+ L. 1 di soprapprezzo), 2,55 (+ L. 2 di soprapprezzo);

b) pel pagamento della sopratassa di trasporto aereo: da L. 0.25, 0,50, 0,80, 1 (+ L. 1 di soprapprezzo), 5 (+ L. 1 di soprapprezzo).

Agli effetti delle tasse postali, i francobolli gravati di soprapprezzo hanno valore soltanto per il prezzo base.

L'importo del soprapprezzo è destinato in parte al Comitato che sostiene le spese per l'allestimento della Mostra ed in parte all'Istituto di Assicurazione e Previdenza per i Postelegrafonici.

Facilitazioni per gli stranieri.

La notizia pubblicata recentemente da alcuni giornali dell'andata in vigore della riduzione del 60 % per la 1a classe e del 35 % per la 2a classe per i viaggi di andata-ritorno degli stranieri e per gl'Italiani residenti all'estero che si impegnano per una permanenza di almeno [illegible] giorni in Italia provvedendosi di altrettanti buoni della « Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo », merita una precisazione, nel senso che tali facilitazioni sono già in vigore fin dal 1° luglio del corrente anno.

Brolio
CHIANTI
Casa Vinicola
BARONE RICASOLI
Firenze

Rinnovate l'abbonamento

a **LE VIE D'ITALIA**

prima del

15 novembre 1937

se volete pagarlo al prezzo ridotto di

L. 22,50

Dopo tale data, l'importo dell'abbonamento annuo aumenterà a L. **25,50.**

Usate, per rinnovare l'abbonamento alla Rivista, il presente modulo di conto corrente postale, ma prima di compilarlo leggete nella

"VITA DELLA CONSOCIAZIONE,,

di questo numero de "LE VIE D'ITALIA,,

IL NOSTRO PROGRAMMA PER IL 1938

Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi
SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

Certificato di Allibramento

Versamento di L. ....

eseguito da ....

residente in ....

via ....

sul c/c N. **3-98** intestato alla

Consociazione Turistica Italiana - Milano

Addì.... 193

Bollo lineare dell' Ufficio accettante

Bollo a data dell' Ufficio accettante

N. .... del bollettario ch. 9

AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI
SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

Bollettino per un versamento di L. ....

Lire ....

(in lettere)

eseguito da ....

residente in ....

via ....

sul c/c N. **3-98** intestato alla

Consociazione Turistica Italiana - Milano

nell'Ufficio dei Conti di MILANO.

Firma del versante

Addì 193

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Spazio riservato all'Ufficio dei Conti

Tassa di L. ....

Bollo a data dell' Ufficio accettante

Cartellino numerato del bollettario di accettazione

L'Ufficiale di Posta

Amministr. delle Poste e dei Telegrafi
SERVIZIO DEI C/C POSTALI

Ricevuta di un versamento

di L. ....

Lire ....

(in lettere)

eseguito da ....

sul c/c N. **3-98** intestato alla

Consociazione Turistica Italiana - Milano

Addì 193

Bollo lineare dell' Ufficio accettante

Tassa di L. ....

Cartellino numerato del bollettario di accettazione

L'Ufficiale di Posta

Bollo a data dell' Ufficio accettante

La presente ricevuta non è valida se non porta nell'apposito spazio il cartellino gommato e numerato.

Il sistema più comodo ed economico per l'invio delle rimesse al Touring è quello del **C O N T O C O R R E N T E P O S T A L E** *: per valersene, basta staccare l'unito bollettino, compilarlo e consegnarlo ad un qualunque Ufficio Postale assieme al denaro.*

TAGLIARE IN QUESTO SENSO SEGUENDO LA LINEA PUNTEGGIATA

PARTE RISERVATA ALL'UFFICIO DEI CONTI

N. .... dell'operazione

Dopo la presente operazione il credito è di L. ....

Il Capo dell'Ufficio

A V V E R T E N Z E

Il versamento in conto corrente è il mezzo più semplice e più economico per effettuare rimesse di denaro a favore di chi abbia un C/C postale.

Chiunque, anche se non è correntista, può effettuare versamenti a favore di un correntista. Presso ogni Ufficio Postale esiste un elenco generale dei correntisti, che può essere consultato dal pubblico.

Per eseguire il versamento, il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purchè con inchiostro, il presente bollettino e presentarlo all'Ufficio Postale insieme con l'importo del versamento stesso.

Sulle varie parti del bollettino dovrà essere chiaramente indicata, a cura del versante, l'effettiva data in cui avviene l'operazione.

Non sono ammessi bollettini recanti cancellature, abrasioni o correzioni.

I bollettini di versamento sono di regola spediti, già predisposti, dai correntisti stessi ai propri corrispondenti; ma possono anche essere forniti dagli Uffici Postali a chi li richieda per fare versamenti immediati.

A tergo dei certificati di allibramento i versanti possono scrivere brevi comunicazioni all'indirizzo dei correntisti destinatari, cui i certificati anzidetti sono spediti a cura dell'Ufficio dei Conti rispettivo.

L'Ufficio Postale deve restituire al versante, quale ricevuta dell'effettuato versamento, l'ultima parte del presente modulo, debitamente completata e firmata.

TASSA PER I VERSAMENTI

I versamenti eseguiti da chiunque negli Uffici Postali di capoluoghi di provincia **sono esenti da tassa.** Per i versamenti eseguiti in ogni altro Ufficio si applicano le seguenti tasse:

Fino	a	L.	50,—	tassa	L.	0,15
»	»	»	100,—	»	»	0,20
»	»	»	500,—	»	»	0,40
»	»	»	1000,—	»	»	0,60
»	»	»	5000,—	»	»	1,—
»	»	»	10000,—	»	»	2,—

Firmare chiaramente e non omettere mai l'esatto indirizzo e il numero di tessera. Allegare possibilmente nelle corrispondenze o rimesse dirette alla Consociazione Turistica Italiana la fascetta indirizzo con cui si ricevono le pubblicazioni.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLIII - NUMERO 11

NOVEMBRE 1937 - XVI E. F.

IL PREMIO PIU' AMBITO

Dai giornali del 14-15 Ottobre 1937-XV:

« Il Duce, ricevendo in udienza il sen. Carlo Bonardi, Presidente del « Touring Club Italiano », gli ha espresso il Suo compiacimento per la nuova denominazione di « Consociazione Turistica Italiana » che verrà adottata a partire dal prossimo 28 ottobre, risolvendo così il delicato compito di dare un nome rispondente alle generali aspirazioni ad un Sodalizio, che, pur ispirando ogni suo atto alla più schietta italianità, aveva assunto alle sue origini — a somiglianza del resto di quanto avevano fatto molti altri Paesi — un appellativo con una parte esotica.

« Il sen. Bonardi ha, quindi, data diffusa relazione al Duce delle attuali condizioni di svolgimento del Sodalizio, della costituzione dei suoi organi e loro funzionamento e, infine, dello stato dei lavori in corso e di altri importanti in preparazione o allo studio, ed ha chiesto al Duce le Sue direttive.

« **Il [illegible] considerando che la Consociazione Turistica Italiana nella sua attuale consisten[illegible] avuto riconoscimento in molteplici disposizioni legislative anche di ordine p[illegible] ha invitato il sen. Bonardi a portare, con l'approvazione del programma esposto[illegible] il Suo incitamento al Consiglio Direttivo e ai Soci ».**

[illegible] commento, apparso su tutti i giornali italiani, dell'udienza concessa al nostro Presidente, è un nuovo segno della paterna cura con la quale il Duce sempre ha seguito e segue la vita del Sodalizio.

Il compiacimento da Lui espresso per la nostra nuova denominazione la consacra davanti a tutti gli Italiani.

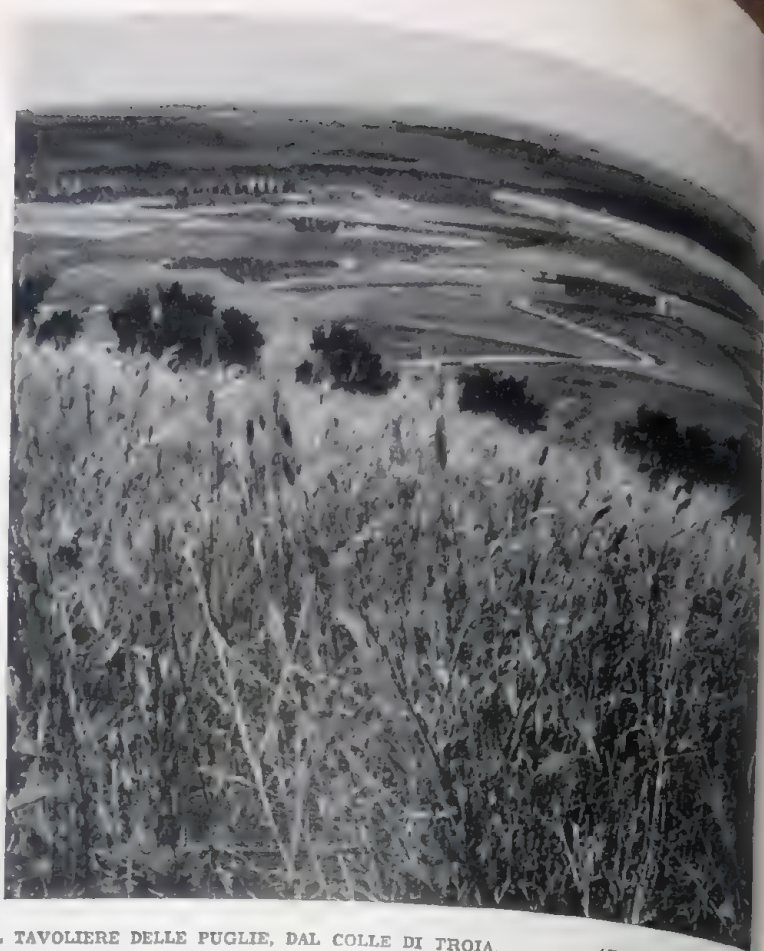
L'approvazione e l'incitamento al Consiglio Direttivo non possono che trovare la eco più [illegible] e profonda in tutti i suoi componenti ed accrescere la loro devozione a quel [illegible] italianità che il Duce ha voluto riconoscere all'opera loro ed a quella dei loro predecessori tutti.

Ma il Duce si è rivolto anche ai Soci. La parola del Duce non ha bisogno nè di spiegazione, nè di commento: si sente. *Essa vibrerà ora nell'anima vostra, o Consoci. Rivolgendosi direttamente a Voi, Egli ha detto che non siete soltanto numero, benchè imponente, ma altresì forza vitale, se consociati siete veramente, cioè uniti in una fede. E della fede la forma più bella è quella che si estrinseca in solidarietà di opere.*

A Noi!

IL CONSIGLIO DELLA C. T. I.

ATTRAVERSO L'ITALIA

PUGLIA LUCANIA CALABRIA

IL TAVOLIERE DELLE PUGLIE, DAL COLLE DI TROIA. (Fot. B. Stefani)

Enea, movendo dal lido di Leucade e dagli Acrocerauni, per giungere là dove lo chiamano i fati, l'« antica madre » e la grande sua missione, naviga nella notte verso occidente, quando, al rosseggiar dell'aurora, scopre oscure colline e una terra bassa. « Italia! Italia! » grida per primo Acate. « Italia! » rispondono i compagni con clamore giocondo. Sulla costa s'ap[illegible]e un porto, a mezzodì d'Idrunto, e sull'alto appare un te[illegible]o consacrato a Minerva. Appena compiuti i voti sull'ar[illegible] Dea, l'Eroe torna alle sue navi e, doppiato un erto [illegible] si avventura quasi in alto mare davanti a un amp[illegible] golfo, limitato nel fondo da coste piatte percorse [illegible] sonnolenti; ed eccolo avvicinarsi a una terra di [illegible] forme, terra dal cuore grani-

IL CASTELLO DI LUCERA. (Fot. dott. F. Antonini)

LA CATTEDRALE DI TRANI. (*Fot. G. Parisio*)

tico sotto opache selve, sovente scossa da fremiti. Avvista il capo Lacinio, ove sorge il tempio di Giunone; poi Scillacio, sulla rupe che è cimitero alle navi, e l'arce di Caulonia; più lontano, l'Etna sorgente dal mare. E ode il gemito dei flutti che si frangono al lido: ivi è la temuta Cariddi.

L'aspetto complessivo di queste terre, che ebbero prime il nome d'Italia, non è molto cambiato da tremila anni ad oggi, dal tempo, cioè, dell'ipotetico viaggio di Enea; non è sostanzialmente mutato, sebbene tanti e sì gravi eventi siano trascorsi da allora: oggi forse coste più denudate, ma ancora, come allora, poche città sul mare, chè Metaponto non era ancora sorta e oggi è sparita, nè erano sorte o erano minuscoli centri Crotone e Sibari, e di questa non sopravvive ora che il nome.

BARI: LA BASILICA DI S. NICOLA. (*Fot. G. Parisio*)

Ma sono ben queste le terre sacre alla leggenda, al mito, alla poesia. Ed ora queste terre, ove sì radiosa rifulse la civiltà, nel medesimo ordine col quale vennero rivelandosi agli occhi ansiosi dell'eroe troiano, si trovano illustrate nel nuovo volume, VIII della serie «Attraverso l'Italia», edito dalla C. T. I. col titolo «*Puglia, Lucania, Calabria*» (1).

Regioni, dunque, nelle quali è grave il peso della storia, ma è oggi fremente la ripresa della vita. Il Tavoliere, col quale si apre il volume, non è più la riarsa distesa quando di frumento e quando di stoppie, ma si avvia alla completa redenzione agricola con l'impianto di uliveti e di vigneti, mentre Foggia, la regina della Capitanata, ove oggi — e par miracolo — canta incessante l'acqua del-

(1) Le illustrazioni di questo articolo rappresentano un saggio in formato ridotto delle 539 stupende incisioni contenute nel volume.

IL « TRULLO SOVRANO » DI ALBEROBELLO. *(Fot. C. Hubacher)*

la monumentale fontana, ha raddoppiato la propria area con modernissimi quartieri. Dalla Cattedrale, ancor suggestiva nonostante le mutilazioni, e dall'arco superstite della reggia sveva moviamo verso la campagna, dirigendoci prima alla diruta chiesa di S. Leonardo e alla tragica Siponto, di cui rimane solo la Cattedrale, pastore senza più gregge. Ed ecco, sulla costa, la bianca città di Manfredi, dietro cui si leva l'alto spalto del Gargano, che sulle sue terrazze calcaree erge la città dell'Arcangelo, con la suggestione del suo saldo campanile, del santuario che conclude la grotta miracolosa, della misteriosa tomba di Rotari, del Castello tuttora minaccioso dai [illegible] torrioni.

[illegible] fra avvallamenti carsici e distese prati- [illegible] attraverso le silenziose ombre di fresche [illegible] cui radure fumano le carbonaie, si [illegible] costa settentrionale, ove s'allineano [illegible] dine sul margine dell'ultimo gradi- [illegible] ni a dominio del mare, quali Pe- [illegible] Garganico.

[illegible] cidente la costa è caratterizzata [illegible] Varano e di Lesina. A settentrio- [illegible] e, ecco la vinifera S. Severo.

[illegible] zioni d'arte ci riserba la parte [illegible] della provincia, costituita dalle pri- [illegible] ondulazioni appenniniche che orlano la conca del Tavoliere: ivi dominano Serracapriola col maschio castello; Castel Fiorentino coi ruderi della rocca [illegible] chiuse l'agitata esistenza il grande Svevo; [illegible] Montecorvino che veglia dall'alto col sal[illegible] torrione del suo maniero; Lucera e Troia. [illegible] prima, singolare per la storia e interessan[illegible] l'arte, qui vediamo il bel Duomo caratter[illegible], di cui recenti restauri hanno meglio svela[illegible] maestà; il coro secentesco di S. Domenico, di contenuta decorazione; il formidabile castello dei Saraceni, ancora cupo e accigliato nell'i[illegible]nenza delle sue torri e delle sue mura poderose, e il Museo Civico, che in queste pagine mostra alcune delle sue migliori opere romane ed ellenistiche. Troia ostenta lo splendore della sua Cattedrale.

A compiere il cerchio che ha per centro Foggia si presentano Bovino, dominante, col suo Duomo trecentesco, la valle del Cervaro e la principale via dalla Puglia alla Campania; Ascoli Satriano, col suo castello a vedetta del Tavoliere; Cerignola, con le toscane eleganze della sua moderna Cattedrale, sul colle festante di ulivi e di viti. E, ritornando al mare, le vastissime saline di S. Margherita di Savoia e, nel mare stesso, a settentrione del Gargano, emergente da quell'ipotetica terra che univa lo sperone italico alla Dalmazia, il gruppo delle Tremiti.

(Fot. dott. F. Antonini)

TARANTO, VISTA DALL'AEROPLANO.

(*Fot. R. Aeronautica*)

Quasi custode della porta per la quale si entra in Terra di Bari, sta Barletta, viva di commerci, memore di eroiche gesta, ricca di bellezze d'arte, dalla austerità del suo Duomo alla pensosa Madonna di Alvise Vivarini e dalla suggestiva chiesa del S. Sepolcro al fastosissimo Palazzo Della Marra.

[illegible] apre la serie delle città costiere, gem[illegible] mare. Ecco Trani, con la rosea Cattedra[illegible] sull'azzurro dell'Adriatico, e con [illegible] Ognissanti; ecco Bisceglie, coi singo[illegible] affiancati alla chiesa di S. Marghe[illegible] e la ferrigna chiesa di S. Adoeno; [illegible] l'antico Duomo tra due cam[illegible] preistorica del celebre Pulo; [illegible] dalle vetuste mura e dalla pre[illegible].

[illegible] emporio col vicino Oriente, ci [illegible] segni della sua moderna atti[illegible] Levante e il Grande Porto — [illegible] vista del monumentale Lungomare Sa[illegible] queste due superbe visioni di grandiose [illegible] nti si collocano la città medioevale e la città ottocentesca. La prima col poderoso Castello svevo ricinto dai bastioni cinquecentes[illegible] S. Nicola, che è insieme un santuari[illegible]de e l'espressione più potente dell'archit[illegible] religiosa pugliese, con S. Gregorio dalle el[illegible]anti absidi, con la Cattedrale risorta a nuova bellezza grazie a recentissimi restauri. La seconda, con la scacchiera delle sue vie, con edifici sontuosi e con due raccolte di molto valore: il Museo Archeologico e la Pinacoteca.

Sulla costa oltre Bari si affacciano altre città: Mola, Polignano e Monopoli. Di qui muoviamo entro terra, tra ulivi e candidi trulli, giungendo ad Alberobello, che oltre un migliaio di queste originalissime costruzioni fanno la città più singolare d'Italia. Proseguendo verso il cuore della provincia incontriamo Noci, Putignano, Conversano, Rutigliano, Noicattaro, che offrono tutte qualche dolce visione d'arte, e deviando un po-

LECCE: POZZALE DEL SEMINARIO

[illegible] viva delle Fonti, a Cas- [illegible] a Palo del Colle.

[illegible] Cattedrale nobilissi- [illegible] dell'architettura [illegible] Terlizzi e Ruvo. Il [illegible] da Federico II, è [illegible] massimo della [illegible] corona a ve- [illegible]

[illegible] cui pregevole Cat- [illegible] per la tomba di [illegible] seconda linea da- [illegible] romana Canusium, la [illegible] scampati dalla rotta di [illegible] Murge, vero « bal- [illegible] alti pascoli, per giun- [illegible] are per la sua posizione [illegible] città sorelle è quella che [illegible] rate espressioni d'arte, dal- [illegible] ditica al Rinascimento e al [illegible] e con Gioia del Colle si conclude il periplo della terra barese.

Passando da questa alla provincia ionica, il paesaggio non cambia. Castellaneta, affacciata anch'essa all'orlo di un profondissimo burrone, sembra una piccola Gravina, mentre Massafra offre, con le sue laure basiliane, altri esempi di chiese ipogee scavate nella roccia. Di qui, per Mottola e la bonifica della Stornara, si scende all'Ionio e a Taranto, regina dei due mari. Il Castello, il Duomo, la scenografica chiesa di S. Domenico, il lungomare con solenni moderni edifici, la mitilicoltura del Mar Piccolo e particolarmente il Museo Nazionale hanno in queste pagine una degna illustrazione.

La provincia tarantina non ha grande estensione, ma non è priva di altri centri interessanti: Manduria, Grottaglie, Martina Franca, donde ci si affaccia alla valle dell'Idria, tutta quanta disseminata di trulli a gruppi.

Traversando questa ferace e ridentissima valle giungiamo a Fasano, biancheggiante tra gli

I PIANI DI ASPROMONTE.

(Fot. B. Stefani)

ulivi alle soglie della provincia brindisina. Dall'alto del suo colle essa domina le rovine della messapica e poi romana Egnazia, ultima tappa di Orazio nel suo viaggio a Brindisi. Continuando nella stessa direzione, tocchiamo Carovigno, poi Ostuni, bianca e pittoresca entro un gran mare d'ulivi; deviando quindi nell'interno giungiamo a Ceglie Messapica e a Francavilla Fontana. Di qui si prosegue per Oria, forse la capitale [illegible] Messapi, cui non manca, a richiama[illegible] il ricordo di Ivrea, altro che un fiu[illegible] al piedi; poi s'incontra S. Vito [illegible] e infine Brindisi, che ostenta sul [illegible]uperstite delle due colonne che segna[illegible] della « *regina viarum* » e soste[illegible] segnacolo dei naviganti at[illegible] ingresso. Di contro alla co[illegible] il gigantesco timone, eret[illegible]e i Morti nel mare. Dall'uno [illegible] Brindisi mostra altri avan[illegible]lmente medioevali nel Castel[illegible] chiese di S. Benedetto e di S. Ma[illegible] e nella chiesetta di S. Giovanni d[illegible].

Lecce, la vezzosissima capitale del Salento, si presenta [illegible] più bella espressione architettonica, che [illegible]nterno della chiesa di S. Croce, nel quale [illegible] gotica, quella del Rinascimento e il barocco — [illegible] barocco leccese, tutto grazia ed eleganza — [illegible]ondono in un'armonia stupenda. Così attraverso l'iconografia di queste pagine percorri[illegible] città, fior di leggiadria, dal Museo, con le [illegible] antichità messapiche e greche, all'Anfiteatro della romana *Lupiae;* dall'elegante piccola facciata della chiesa di S. Marco alla piazza del Duomo, una delle più scenografiche d'Italia; dal pozzale barocco del Seminario, che pare un cestello di fiori, alla chiesa dei Santi Nicolò e Cataldo, ove il barocco mostra quali effetti nuovi e gustosi abbia esso ottenuto sposandosi all'architettura romanica.

La provincia, morfologicamente piatta e uniforme, è invece ricca di attrattive. A Squinzano, una basilica del XII secolo; a Cavallino, il maestoso Palazzo Castromediano; a Melendugno, un gran *dolmen;* a Copertino, un vasto Castello con un ricco portale; a Nardò, una Cattedrale metà romanica e metà gotica e chiese barocche; a Gallipoli, una sontuosa Cattedrale, la singolare fontana antica e un castello angioino; a Soleto,

[illegible], VISTA DA CANNITELLO. *(Fot. dott. F Antonini)*

[illegible] dei più leggiadri d'Italia; a [illegible] d'affreschi medioevali e finalmente la [illegible] Otranto, ove la bellezza della [illegible] vasta Cattedrale fa più vivo e rovente il [illegible] strage del 1480.

Di qui avanziamo verso l'estremo tallone: Mu[illegible] Patù, [illegible], Casarano e infine S. [illegible] di Leuca (*« de Finibus Terrae »*).

[illegible] ha fin qui rivelato qualche novi[illegible] lettori, crediamo che sarà per [illegible] scoperta ciò che è descritto [illegible] dedicata alla Lucania, a incomincia[illegible] città principale, Potenza, per continua[illegible] con Lagopesole, dallo splendi[illegible] Federico II, con Muro Lucano. Di [illegible] zona del Vulture e per Bella e [illegible] torre con un monumentale pon[illegible] acquedotto, si giunge ai piedi del[illegible] montagna vulcanica, tutta ve[illegible] di Monticchio.

[illegible] la più varia e pittoresca zona della [illegible] dall'alto del vulcano si dominano le tre [illegible]: Puglia, Lucania, Campania; [illegible] poco al limite delle selve, sor[illegible] Barile, Rapolla e Melfi, alla quale ultima basta a dar fama un mirabile sarcofago romano, su cui una dolce figura di fanciulla, beata nella morte, richiama l'immagine d'Ilaria nella penombra della Cattedrale di Lucca. Un poco più lontano è Venosa, non immemore del suo Orazio, la quale ha nella badia della Trinità forse il monumento più singolare di tutta la regione, se non le contrastasse il primato la salda Cattedrale di Acerenza. Ed ecco altri luoghi minori che sarebbe troppo lungo enumerare, e visioni paesistiche piene d'incanto, come il poetico lago Sirino e la conca amenissima di Lauria, e vasti panorami verso la riviera tirrenica e nella lunga valle del Sinni, che caratterizza tanta parte della Lucania. Così, dopo un ampio giro, si giunge a Irsina.

Non lungi da qui si entra in provincia di Matera e, per Tricarico, Tursi, Stigliano, Pisticci e la solitaria Cattedrale di Anglona, che ripete il caso di Siponto, cioè di una città interamente scomparsa lasciando sussistere solo la sua chiesa, e per clivi sparsi di uliveti, si giunge alla desolata Metaponto: un grande nome, alcune colonne, pochi ruderi informi. Poi, per Montescaglioso, Grottole e Miglionico, eccoci al capoluogo

IL PITTORESCO PANORAMA DI MURO LUCANO.

(Fot. dott. F. Antonini)

della provincia: singolarità di posizione, una magnifica Cattedrale romanico-pugliese, lo splendido portale di S. Giovanni Battista, un poderoso Castello e un Museo di alto interesse.

Ora si aprono le visioni dell'antico Bruzio, la regione che delle tre illustrate in questo volume presenta la più vigorosa morfologia e il maggior sviluppo costiero. In questo duplice carattere di zona marina e di zona montuosa sta il fascino della Calabria, la ragione della sua natura sismica e della sua storia. Ai primi Greci che popolarono le sue rive non dovette sembrare di aver [illegible] paese, tanto questi luoghi assomigliavano alle terre dell'Ellade.

[illegible] la metropoli dei Bruzii, adagiata [illegible] confluenza del Busento col Crati, s'ini[illegible] vedute calabre: resti d'arte me[illegible] Cattedrale, in S. Domenico, in San [illegible] nei nuovi quartieri; in[illegible] giardini pubblici; ricordi do[illegible] di Rovito. Circa una [illegible] della provincia sono illu[illegible] 52 figure, dalla sinuosa [illegible] è un trionfo di verde e [illegible] cappella di S. Francesco di [illegible] tirreniche con l'isola Dino e [illegible] del Coscile a Castrovillari, [illegible] nevoso, e a Morano Ca[illegible] Imperiale, scolta sull'Ionio, ad [illegible] memorie angioine; dalla sper[illegible] mbucina a S. Demetrio Co[illegible] tuale degli Albanesi, a Rossano, orgogliosa della bizantina chiesa di S. Marco, e ai solenni silenzi della sacra Sila.

Per la Sila [illegible] in provincia di Catanzaro, scendendo [illegible] rima verso il mare Ionio. Ecco Santa S[illegible] che ci invita dal suo pianoro con la se[illegible] suoi avanzi bizantini e normanni. S[illegible] lagia Crotone industre, che rievoca [illegible] anche con l'unica colonna superstite [illegible] torio Lacinio. Di qui, toccando qu[illegible] dell'interno, come Cropani e Taverna [illegible] unge a Catanzaro, distesa sopra un'alta [illegible] fra due fiumare.

Da Tiriolo [illegible] amo alla redenta piana di S. Eufem[illegible] attraversando il breve istmo, giungiamo alla marina di Catanzaro, per salire a Squillace, che ci offre la vista illimitata del suo golfo e dell'Alto Ionio, ed a Serra S. Bruno, cittadina di singolare aspetto alpino e di seducente grazia barocca, presso gli avanzi della cinquecentesca Certosa.

A Vibo Valentia le testimonianze storiche vanno dai resti della greca Hipponion alla Collegiata; dalla grazia della chiesa di S. Michele alla leggiadria di quella di Santa Ruba. Seguendo il nostro itinerario, che ci riconduce ora al Tirreno, troviamo Pizzo, il cui severo castello vide la morte coraggiosa del Murat; Tropea, antica e pittoresca sul mare, con la Cattedrale restituita da poco alla primitiva austera architettura normanna; Nicotera, dall'amplissima vista sul Tirreno: da un lato con l'eterna face accesa dello Stromboli, dall'altro sulla piana di Gioia.

PELLEGRINAGGI DI BELLEZZA:

CIRENE

Per chi arriva dopo aver attraversato la luminosa aridità della Sirte e le uniformi ondulazioni dell'altopiano cirenaico, Cirene rappresenta realmente e idealmente la purissima fonte verso cui tendono i pellegrini della bellezza, il premio dopo la lunga via. Nè il primo poderoso contrafforte di roccia su l'Uadi Bacur, nè le gole dell'Uadi el Kuf, che in Cirenaica costituiscono indubbiamente gli aspetti più pittoreschi e più drammatici della grande strada, preparano a tanta magnificenza. Fino al momento in cui si sbocca sulla terrazza di Cirene, tagliata nella roccia e dominante un'ampiezza infinita di terra e di mare, non sappiamo quanta bellezza può riservarci l'altopiano.

La città è affacciata sul suo orlo estremo; più in basso, sotto al ciglione dell'acropoli, sorge la fonte, ricca di acque, intorno alla quale si localizzò anticamente il culto di Apollo. [illegible]

scende sino al mare; e noi sentiamo, proiettato sullo sfondo lontano delle acque, il distacco e il rilievo di questa grande costa elevata, con un effetto ben graduato di quinte sul fondale.

Questa fisionomia di città a terrazza, sospesa su una grande valle lata e incendiata dal sole che ne incide i contorni e quasi ne annulla le ombre, richiama insistentemente alla memoria la sacra terrazza di Delfi. Indubbiamente nell'antichità si ricercava un sottile rapporto tra la personalità del dio e il luogo in cui veniva adorato; in alcuni casi la divinità è addirittura inamovibile e inscindibile dal luogo sacro. Nel luogo di Cirene non solo il prodigio dell'acqua pura e abbondante come forse in nessun altro luogo della costa, ma l'atmosfera stessa manifestava la presenza del dio solare.

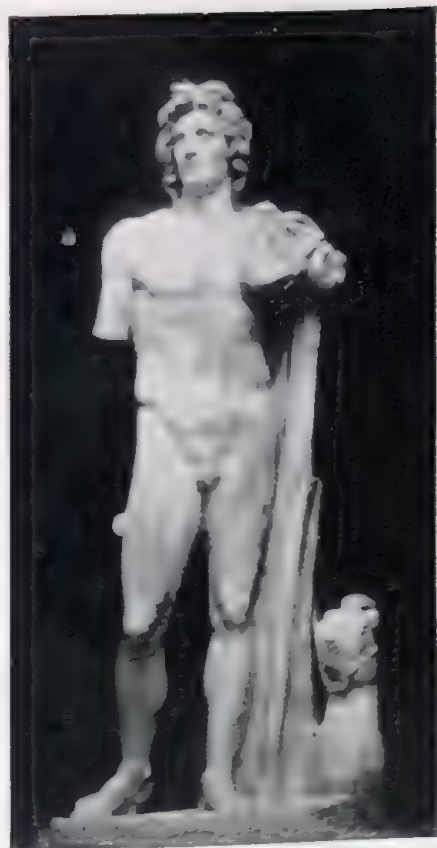
Non è che troppo noto il posto d'onore che Cirene occupava nell'antichità tra le città greche d'oltremare. Le risorse della regione, e particolarmente la produzione del prezioso silfio, le assicuravano un'invidiabile prosperità. Ma Cirene non fu solamente una grande città commerciale; cittadini come il poeta epico Eugammon, il filosofo Aristippo, Carneade, Callimaco, sino al grande vescovo Sinesio, con il quale rivivono ancora gli ultimi riflessi della classicità, le assicurano un posto segnalato nel mondo della cultura. Basterebbe del resto ricordare il tesoro in Olimpia, in cui la ninfa Cirene è rappresentata, con la fresca ingenuità dell'arte arcaica, in atto di soffocare un leone tra le braccia, come nella celebre ode di Pindaro; basterebbe ricordare le numerose vittorie riportate da

IL SANTUARIO E IL GRANDIOSO TEMPIO D'APOLLO, ATTRAVERSO I PROPILEI ROMANI.

Cirenei negli agoni panellenici, per intendere come Cirene partecipasse intimamente alla vita spirituale e sociale della Grecia madre.

Cirene rivelata dagli scavi non è naturalmente un commento alle notizie letterarie che noi abbiamo su di essa. Come sempre, la tradizione scritta e i documenti di scavo procedono per vie indipendenti, s'intrecciano, si comprendono, si contraddicono, raramente si sovrappongono o si confermano.

Tuttavia anche una rapida visita agli scavi può far vivere in un disegno di poche linee la grandezza e le vicende della città. In se stessa Cirene è una mirabile visione di bellezza ellenica. Il santuario così pittorescamente folto di tempietti, esedre, colonne votive, è un commovente monumento di vita religiosa realizzata attraverso nobilissime forme d'arte; la grande misteriosa fontana del nume scrosciante in lontananza e riversantesi in limpidi bacini, vive ancora nella moltitudine dei cunicoli per mezzo dei quali i devoti sempre abbiano tentato sempre nuove vie per raggiungerla fin nella sua più secreta e remota intimità. Ed è singolarmente interessante seguirla attraverso una rete di canalizzazioni dai bacini, bagni rituali, abbeveratoi sacri, fino alla pratica utilizzazione delle Terme romane.

I resti del più antico tempio d'Apollo, dell'Artemision, del colossale tempio di Zeus ci offrono documenti di prim'ordine per lo studio dell'architettura greca arcaica. Documenti della più alta importanza storica sono emersi dal ricchissimo patrimonio epigrafico

L'ALESSANDRO DIOSCURO DELLE TERME

(Arch. Fot. C. T. I.)

IL TEMPIO DI DEMETRA

LE [illegible] (*Arch. Fot. C. T. I.*)

[illegible] modelli del V sec., divenuti ormai canonici. Le Terme ci hanno restituita quasi per intero la loro brillante decorazione scultorea, una [illegible] di statue eleganti e graziose, anch'esse [illegible] piuttosto che vere copie fedeli di [illegible] Tra di esse spiccano pezzi di [illegible] l'Alessandro Dioscuro e la famosa [illegible] rivelata come per mira[illegible] violentissime dell'inverno del [illegible] dal mondo intero come una mera[illegible], ebbe il merito di richiamare [illegible] l'attenzione di tutti su Cirene. Certamente alla larghissima popolarità di questa [illegible] non piccola parte l'interesse con [illegible] seguiti tutti i lavori compiuti nella [illegible]ttà.

[illegible]ne, ai piedi della collina delle Cariti, [illegible] e le Grazie hanno naturalmente pieno [illegible]anza. Quindi, le numerose rap[illegible] queste divinità, allacciate nel [illegible]ccio. Notevole sopratutto uno de[illegible]duce tre volte l'impostazione e le [illegible]mosa Anadiomene, la quale eviden[illegible]iva un modello imitato e riprodott[illegible]le dalle Cariti è pure un'altra triplice [illegible] femminile, la triforme Ecate. Sono le [illegible] con la loro danza leggera costituiscono la necessaria antitesi alla rigida e arcaica figura della dea.

Si direbbe che la serena e gioiosa umanità di quelle aeree danzatrici abbia il compito di temperare l'austerità del simbolo religioso astratto e misterioso.

Così numerose sono a Cirene anche le rappresentazioni dell'Ecate Triforme, che è stata già avanzata l'ipotesi che appunto a Cirene si sia costituita, su modelli offerti dal vicino Egitto, l'imagine, che poi divenne tradizionale, della triplice divinità femminile addossata rigidamente ad un pilastro. Molto più ardita e suggestiva ipotesi è quella che vuol ricollegare con Cirene la celebre colonna d'acanto di Delfi: le tre fanciulle danzanti costituirebbero ancora un riflesso di questa caratteristica trinità femminile cirenaica e la colonna d'acanto riprodurrebbe un colossale fusto di silfio.

Non so se tali idee possano mai uscire dallo stato di pure ipotesi; in ogni modo esse possono aiutare a comprendere l'importanza di Cirene come centro avanzato di ellenismo, in immediato contatto con la grande e antichissima civiltà del mondo egiziano.

ENRICO PARIBENI

[illegible] MEDIANTE ARMATURE SPECIALI: IN DISCESA. *(Fot. Ten. Col. Gay)*

[illegible] », in tutte le sue specialità, pre- [illegible] motivazione della medaglia con- [illegible] per la conquista dell'Impero, [illegible] vi prese parte combattendo in fra- [illegible] one « Pusteria »:

[illegible] batterie a fianco dei battaglioni al- [illegible] cruento combattimento durato 13 ore, [illegible] esposto ad intenso fuoco di fucileria [illegible] assolveva il suo arduo compito senza [illegible] impeto entusiasmo, lottando [illegible] a fianco degli Alpini, vivendo le stes- [illegible] comune vittoria ».

[illegible] quella dell'artiglieria alpina, per il [illegible] per le caratteristiche di reclutamento, [illegible] una particolare celebrazione, indetta [illegible] auspici della Associazione Nazionale Alpini [illegible] di quest'anno, in Torino.

[illegible] quest nostri montanari, che sono fisicamente i migliori d'Italia, sentono un po' tutti, anche gli ufficiali che li comandano, una certa inclinazione verso il primo degli orgogli umani, quello cioè della forza. A vederli marciare con quel loro passo grave e solenne, con quella loro imponenza fisica da atleti, par proprio di scorgere la volontà maschia di un popolo guerriero, in tutta la sua più gagliarda, suggestiva espressione.

Fieri di appartenere alla specialità, è in loro quanto mai spiccato lo spirito di corpo. La relativa facilità di spostamento dei loro cannoni su terreni di ogni specie li ha quasi sempre spinti in guerra sulle prime linee, per assolvere

LA 33ª BATTERIA ALPINA IN VAL DI SENALES.

(Arch. Fot. C.T.I.)

LA 33ª BATTERIA ALPINA VERSO IL PASSO GELATO, A M. 2895

(Arch. Fot. C.T.I.)

compiti che richiedevano — date la visibilità e vulnerabilità del materiale a brevi distanze — un coraggio individuale a tutta prova, un'alacre intelligenza nella rapida costruzione dei ri[illegible] una sperimentata destrezza nei rapidi interventi e nei tiri ben aggiustati. Ecco, quindi, sorgere in essi uno stato d'animo perfettamente autonomo, fatto di sprezzo per il pericolo, di fedeltà al difficile dovere, di spirito d'iniziativa, di calma, di pazienza, di attività a tutta prova. Anche nella pace, il vivere quasi sempre sui monti (sempre gli alpigiani) li ha in certo modo adeguati alla natura che li circonda, di cui assumono quasi la scabrosità delle forme. Il silenzio delle valli, la purità delle vette, il vento, il gelo, la neve sono loro penetrati — per così dire — nello spirito e nella carne. E sono diventati rudi forse, ma compiutamente uomini, immuni da raffinatezze, apatie, formalismi a loro del tutto sconosciuti.

Ma la loro rudezza è, però,

soltanto apparente, perchè nasconde una squisita sensibilità al fascino della natura e una vera passione per il « mestiere », fascino e passione in cui consiste essenzialmente la loro maestria nel superare le più aspre difficoltà della montagna.

Udite come negli scritti di alcuni tra i più valorosi artiglieri si manifesti spesso con freschezza spontanea e immediata il senso della natura.

Il capitano Giuseppe Franzini, comandante una delle batterie distrutte ad Adua nel '96, scrive alla madre: « Grande sollievo alle fatiche inenarrabili della spedizione sono i panorami splendidi che osserviamo durante le marce o dall'apertura della tenda nelle splendidi notti stellate ».

Il capitano Alfredo Di Cocco, medaglia d'oro, caduto sul Monfenera nel '917, si commuove « al canto delle acque scendenti lungo il fianco del [illegible] » e vorrebbe « ricordarsi le regole della metrica per esprimere la sua ammirazione per la montagna ».

Il capitano Giuseppe Bertolini, medaglia d'oro, caduto [illegible] nel '917: « Nei [illegible] libertà godo a contemplare i prati cosparsi dei [illegible] colori e le sel[illegible] [illegible] si amscono a [illegible] più terso se[illegible]

[illegible] La valle del Piave [illegible] Per questa [illegible] la pena [illegible] onde di[illegible] [illegible] »

[illegible] il sotto[illegible] [illegible], ca[illegible] [illegible] « Quanta [illegible], se il [illegible] e lo scro[illegible] [illegible] che vanno [illegible] roccia in [illegible] dal [illegible], dal [illegible] [illegible]

[illegible] ente [illegible]

BISOGNA LEGARSI CON LE CORDE... *(Arch. Fot. C.T.I.)*

in cui i mezzi meccanici non possono salire, ed è l'uomo soprattutto che domina e trionfa, l'uomo col suo fiuto, il suo istinto e la sua astuzia, il mulo è il fedele, immancabile compagno in ogni mossa e ardimento dell'artigliere alpino. Binomio perfetto quello dell'artigliere e del mulo, dove il secondo elemento non è soltanto, come per gli altri, il mezzo logistico più idoneo allo speciale terreno, ma il complemento indispensabile di ogni attività del primo, la ragione d'essere della specialità. Binomio perfetto, in cui ciascun elemento pare fatto per integrare l'altro. Simili nella sobrietà, nella resistenza alle fatiche, nel prudente coraggio; reciprocamente fe-

LA 13ª BATTERIA ALPINA AL M. CAVALLO DI PONTEBBA. (*Fot. Magg. Bozz...*)

SI TRATTA DI SALIRE QUASSU' COI PEZZI... (*Fot. Cap. Saladino*)

deli, sembrano divenire un essere solo. Ovunque esista possibilità di ... i nostri reparti di artiglieria alpina scalarono sempre — fedeli al motto dell'arma — qualsiasi vetta, e nessuna macchina accompagnò mai la lor fatica, ma si aiutarono mulo e uomo scambievolmente, dividendo il carico in salita, il mulo trasportando spesso l'uomo dopo aver deposto il carico prezioso, e viceversa, là dove ogni ripiego è buono per superare le asperità del tragitto.

Ad altri, in altra sede, esaltare le tradizioni e le benemerenze di guerra della specialità; noi qui amiamo illustrarne l'attività diuturna in pace e i mirabili ardimenti sulle montagne, che sono i termini sacri posti da natura alla Patria comune.

In ogni periodo estivo, quando l'attività delle truppe alpine in esercitazione è nel suo pieno sviluppo, non passa giorno, si può dire, che, scorrendo le cronache dei giornali, un laconico annunco non fermi la nostra attenzione su qualche impresa di batteria alpina, che meriterebbe ogni volta ampia illustrazione, ad esaltare il valore degli esecutori. Molte di queste imprese rimangono ignote solo perchè la modestia degli autori le classifica nella normale attività dei reparti, lasciando che la tradizione valligiana se ne impadronisca, come in Val di Solda, dove par divenuto leggenda il racconto dell'arrivo di uno di questi reparti proveniente dalla Val Furva, piovuto un giorno, non si sa come, con uomini, muli e materiale, da lassù, dove i ghiacciai del Cevedale confinano col cielo.

Per rendersi conto dell'utilità e della necessità di queste imprese gioverà ricordare che il movimento è fenomeno fondamentale della guerra alpina. L'aforisma napoleonico, opportunamente adattato ai tempi, che la guerra si vince con le gambe dei soldati, mai è apparso così vero come nella guerra di montagna, oggi specialmente che la mentalità dinamica della nazione e nuove dottrine tattiche ci spingono a svincolarci a qualunque costo dalle forme statiche in cui tendeva a fossilizzarsi la guerra di massa. Moversi per salire, per do-

per l'altitudine assoluta raggiunta. Non vogliamo però dimenticare che le Alpi orientali e le Marittime, di altezze più modeste, ma irte di insidie e di difficoltà non inferiori a quelle dei colossi sopra ricordati, hanno visto crollare la loro fama d'inviolabilità per l'assalto di mezzi complessi come le batterie alpine, di fronte alla tenacia di questi formidabili scalatori di montagne: così il M. Tricorno, il M. Canin, Rocca La Meja, Rocca d'Abisso, M. Argentera, M. Matto, ecc.

Storia di tutti i giorni — come abbiamo detto — ma che pur ci riempie sempre di ammirazione, anche sapendo che non esistono confini alle conquiste dell'ardimento e dello spirito, specie nell'ambiente montano, suscitatore per eccellenza di sovrumane energie nei cuori e negli animi. Esistono però possibilità fisiche a cui non si può ammettere che gli organismi si sottraggano; e se la cronaca di ogni giorno ci ha oramai assuefatti alle notizie di conquiste di primati sportivi sempre più sensazionali, queste ascensioni par quasi che superino, anche dal semplice punto di vista sportivo, i limiti dell'immaginazione. Così pare anche a noi, che pur sappiamo essere il *presentat'arm* col cannone il minimo comune denominatore della capacità fisica di questi atleti, anche a noi che abbiamo sempre ammirato in questi scelti soldati disciplina, tenacia, instancabile operosità.

Si tratta spesso di notti vegliate nei rifugi di partenza (quando ci sono); se no, all'addiaccio sul nudo terreno e qualche volta sulla neve o sul ghiaccio, in attesa di una giornata favorevole che consenta di lanciarsi alla ricerca di una traccia da seguire sulla roccia, di un appiglio a

... IL MULO, CO... PREDILETTO .. (*Fot. Magg. Bozza*)

TRASPORTO A SPALLA DEL MATERIALE MEDIANTE ARMATURE SPECIALI IN SALITA (*Fot. Ten. Col. Gay*)

[illegible] 38ª BATTERIA. *(Fot. Cap. Dal Fabbro)*

SUL LUDWIGSHÖHE, A QUOTA 4346, IL 27 LUGLIO DEL 1935.

[illegible] una [illegible] sopra od attraverso un [illegible], per giungere su su fino al ne[illegible] semi-coperta di neve, all'in[illegible] crepacciato. Si tratta di sali[illegible] pezz[illegible] con le slitte, coi chiodi, col[illegible] con le racchette, e c'è un [illegible] il moschetto: e il tempo [illegible] giornata lavorativa di monta[illegible] gli uomini, col carico sulla [illegible] camminare solo di giorno, per[illegible] non vedono le insidie, e di gior[illegible] ore, perchè poi fa caldo [illegible] ti accoppano. Bisogna [illegible] compagno; e la strada è [illegible] buon alpinista supera così, [illegible] quattrocento metri al[illegible] una buona mulattiera, quanti ne [illegible] questo fenomeno vivente col [illegible] un terreno irto di diffi[illegible]

E come non bastasse, c'è poi il mulo, compagno prediletto, inseparabile di ogni ardimento, a [illegible] preparare un sentiero acconcio, sulla roccia o in trincea di neve e di ghiaccio, un sentiero che costa spesso giornate di fatica; il mulo che bisogna far marciare solo di notte, proprio quando tutti dovrebbero riposare, perchè di notte la pista è gelata e solo allora si può passare; il mulo, con cui bisogna pur dividere fraternamente il tozzo di pane che si è magari serbato a noi stessi in premio, dopo lo sforzo compiuto; e se non lo hai serbato, sei proprio tu che, al momento buono, devi stringere la cinghia fino all'ultimo buco; quel mulo che, mezzo di trasporto fino a un certo punto, diventa in certi tratti un peso morto, da trasportare attraverso infiniti accorgimenti e ripieghi, di cui abbonda la genialità del montanaro.

E poi, c'è lo scherzo atroce della ruota, che sul più bello ti ruzzola giù al fondo valle, e tu devi calare di nuovo in basso, molto più in basso del punto da cui sei partito, per andartela a riprendere!

Credete pure che c'è del prodigio: tutte le qualità della nostra razza affiorano in questo travaglio, prime fra tutte la robustezza e la sanità fi-

LA 6ª BATTERIA ALPINA ASCENDE PER PRIMA IL GRAN PARADISO. *(Fot. Cap. Piola)*

sica, l'amore del rischio e quelle proverbiali doti di sobrietà e adattamento alla fatica, che hanno lasciato in tutto il mondo tracce indelebili della nostra potenza lavorativa e conquistatrice. C'è da giurare che nessun esercito al mondo compie, coi suoi soldati, imprese di questo genere.

Ci si consenta, concludendo, di richiamare l'attenzione del lettore sui modesti capipezzo — sottufficiali o caporali maggiori — su quella « taciturna falange, che dal 1915 al 1918 ha inquadrato e trasformato in eroi gli artiglieri con la penna. Capopezzo, perno ed anima della batteria, quante situazioni male impostate hai salvato con un prudente sensato consiglio all'aspirante « sbagliatutto »! Forza, esperienza, sapere uniti e fusi in un corpo di atleta e in una mente tranquilla. Onore all'artigliere pacato e autorevole, che sapeva a memoria la nomenclatura della batteria, che guariva i muli malati soltanto col guardarli, ... ca, che non si vergognava di fare *presentat'arm* col pezzo di un ... tale e sapeva cazzottare a quattr... chi i *cappelloni* che lo trattavano come un uomo qualunque! ».

E onore non a lui soltanto, ma a tutti, indistintamente, dal capo all'ultimo gregario, poichè prodigi del genere presuppongono un meccanismo perfetto, animato da una volontà e spiritualità che non hanno confini, nè temono confronti!

Può realmente il Paese guardare con fiducia e fierezza queste sue truppe, che intrepidamente si allenano per mantenersi sempre all'altezza del loro compito: quello di fare delle montagne che coronano i confini della Patria una barriera inviolabile.

La celebrazione di quest'anno, ravvivando le tradizioni, ne assicura il fulgore e la continuità.

GIUSEPPE MOLINARI

LA PATRIA DEI MARRONI CANDITI

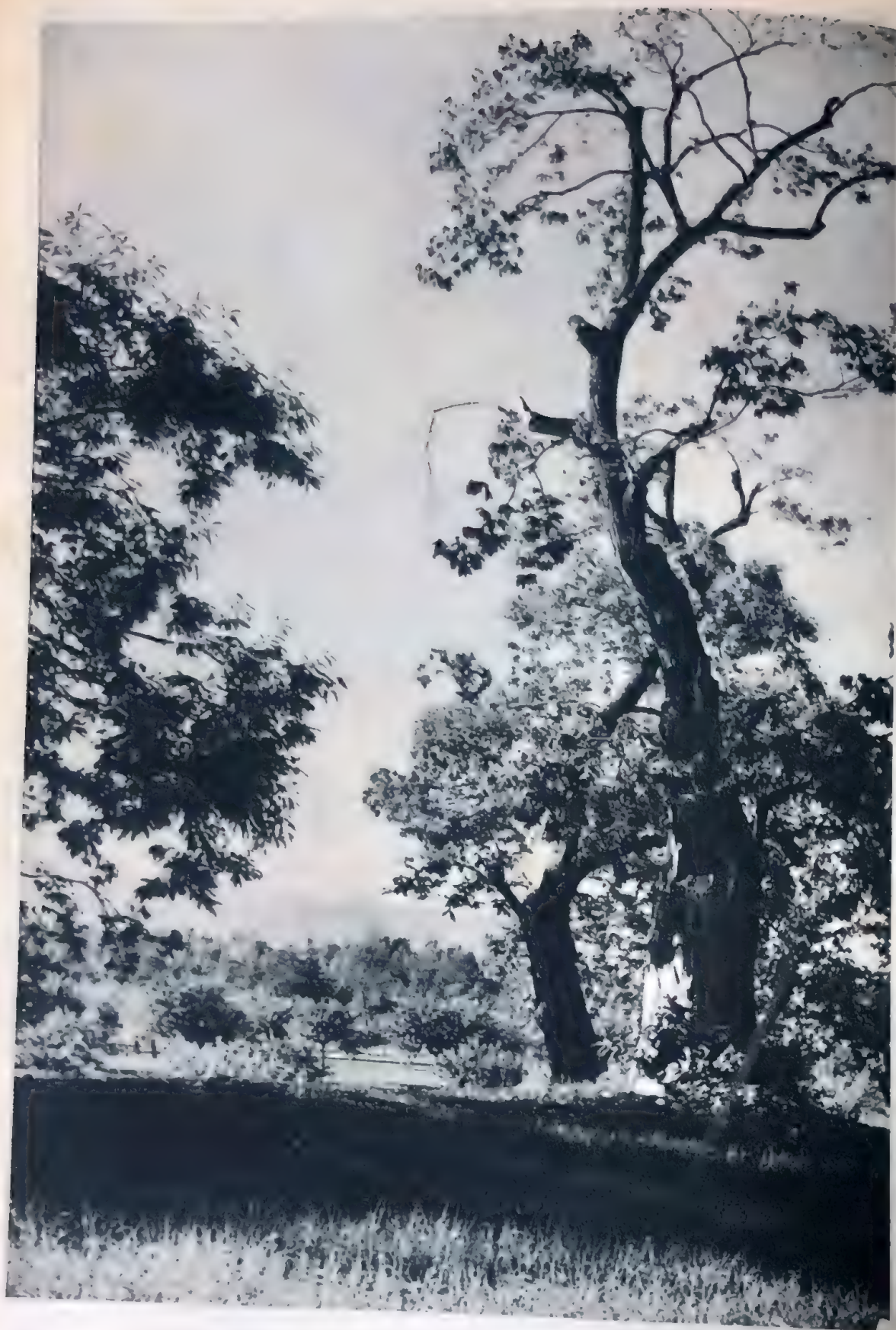
Cuneo bisogna guardarla come la mostrano certe ingenue cartoline illustrate: attraverso una frasca di castagno. Tutti la conoscono come bersaglio di tante sapide, ma ingiuste, storielle; pochi, per la patria dei marroni canditi...

Eppure, anche soltanto vagando per la sua ubertosa campagna, così in armonia con la potente maestà delle montagne che l'incoronano, la prima cosa che salta agli occhi sono le lunghe andane dei castagni. Alzano le chiome venerande sui campi pianeggianti, talora in mezzo ai prati e tra le colture più ordinarie, spiccando con una certa aria solenne, quasi ieratica, che ve li dimostra subito per i protagonisti del paesaggio. Giacché i castagni a Cuneo sembrano soltanto, ma non sono, puramente decorativi.

Una volta, ai tempi delle nostre nonne, la castagna formava il nutrimento fondamentale dei contadini. Più tardi, sulla fede degli igienisti alla moda, le si tolse ogni credito. Ma oggi, dopo che, per sentenza dei soliti congressi americani, sono state scoperte nella castagna meravigliose virtù vitaminiche, riecco il «cibo dei poveri» sugli altari. E la castagna è divenuta, per il Cuneese all'altezza dei tempi, un'industria di largo reddito; esercitata in opifici meccanici, con tanto di ciminiere fumanti.

Tradizionale è a Cuneo una piccola industria familiare tramandata di padre in figlio, che provvede ad apprestare alle mense di Natale e Capodanno le celebri «biscoeuite», una sorta di succiola affumicata e rinsecchita, assai pregiata in tutto il Piemonte ed altrove, sotto i nomi più vari: «vecchietti», «biscotti», ecc. Ma questa minuscola industria non poteva soddisfare i Cuneesi, i quali a torto riscuotono, fra le altre riputazioni ingiuste ed infondate, la fama di «bogianen» per eccellenza. Si muovono, invece, e van pel mondo a migliaia, specie in America. Vanno, ma sempre portano seco la nostalgia della loro vergine Bisalta, che si inalza maestosa sul mareggiare delle chiome di castagno. «Buone, sì, le «biscoeuite», deve aver pensato il Cuneese d'America, ma, ohi!... poter una volta rigustare un piatto di ballotte autentiche!».

E c'è riuscito.

Per una tradizione oramai secolare, sono i negozianti svizzeri – ticinesi e bregagliotti – ad aver nelle mani, un po' come i Palermitani quello dei sorbetti, il monopolio mondiale dell'industria castagnifera, dalla produzione in grande stile alla

ALZANO LE CHIO[illegible]
VENERANDE [illegible]
PIANEGGIANTI

(*Fot. Donato Pelli*

manipolazione, al commercio e perfino alla canditura. Sono scesi essi a frotte nel Bel Paese e hanno scoperto che la sterilizzazione, necessaria per ottenere il libero ingresso negli Stati Uniti alle castagne italiane, conferiva alla castagna cuneese una conservabilità praticamente indefinita, sufficiente, quanto meno, a traghettarla intatta di là dall'Oceano, per la consolazione dei patriotti e la ghiottoneria dei consumatori di «*curry*».

Ed ecco di colpo il «cibo del povero» trasformato in un cespite di pubblica ricchezza. Ogg[illegible] diecine di fabbriche, allestite di tutto punto co[illegible] numerose maestranze, lavorano indefessamente nel[illegible] breve stagione che corre tra gli ultimi di ottob[illegible] e la fine di novembre. E ogni anno, dai tren[illegible] ai quarantamila quintali di castagne cuneesi va[illegible] cano l'oceano, sotto la preziosa etichetta d'espor[illegible] zione: «Product of Italy».

Ogni fabbrica tiene gelosamente segreta la ricet[illegible] precisa della sterilizzazione. In tutte, salvo qualc[illegible]

OGNI SERA, CON CORBE E SACCHI, IL PROVENTO DELLA GIORNATA...

Fot. Donato Pellice

piccola variante, si vedono le stesse grandi vasche d'acqua bollente, in cui, mercé speciali tramogge reticolate, le castagne vengono attuffate sotto il rigoroso controllo del termometro e dell'orologio. Un colpo di fischietto, e la tramoggia riemerge, scorre su di una carrucola lungo tutta la tettoia dell'opificio, e rovescia là in un angolo oscuro un mucchio di castagne fumanti. Subito riprese dagli essiccatoi a basculla, esse ribaltano dall'uno all'altro in lunga teoria, e a poco a poco riprendono l'aspetto primitivo. Eccole infine nel capannone delle spedizioni, dove giorno e notte se ne riempiono speciali barilotti traforati, dei quali Cuneo è allora gaiamente invasa e popolata. Per le strade se ne incontrano di pieni, di vuoti, accatastati su carretti o autocarri in partenza. Affolleranno poi lo scalo merci della vecchia, pacifica stazione, e quindi vagoni e vagoni per Genova-New York. E tra un mese o due, un terrazziere italiano di là dell'Oceano tornerà la sera a casa con un misterioso involto sotto

SUL MERCATO IL NOSTRO CONTADINO NON TIRERÀ FUORI IL SACCHETTO ...

(Fot. Donato Pellice)

il braccio e un sorriso più misterioso ancora sul volto, e ai figli già americanizzati rivelerà i pregi della castagna cuneese...

Pochi sanno, forse, che i veri, gli autentici marroni, riconosciuti per tali dagli intenditori, sono esclusivamente quelli che crescono in una certa plaga di Chiusa Pesio (un paesetto accoccolato alle falde della Bisalta) e nei pressi di Susa: in tutto, qualche centinaio di quintali l'anno. Il resto: « roggiole », « temporive », « savatue », « carroni » rossi e neri, a milioni, ma tutte qualità assai inferiori.

Così, per lo meno, giudicano gli esponenti dell'alta confetteria internazionale: torinesi, parigini ed i soliti ticinesi dai vistosi baffoni latini, che ogni anno, ai primi di novembre, convengono al mercato di Cuneo come al primo del mondo, per assicurarsi le partite migliori.

Al momento opportuno, i grandi castagneti vengono assaliti con scale e bacchî; poi, armati di un picchiotto di legno, il « pichet », e cintì i lombi di un tascone di tela d'imballaggio, si va per ore curvi lungo le prode a battere e ruspare nel pacciame, come cercatori di tesori. Ogni sera, con corbe e sacchi, il provento della giornata viene rimesso nelle corti, e se ne fa un bel mucchio sull'aia; poi si procede alla scelta.

Sul mercato, il nostro contadino di Chiusa Pesio,

MONDATI CHE SONO, SCRUTATI AD UNO AD UNO NELLA LORO STRUTTURA...

(Fot. Donato Pellice

a costo di aspettare olimpico le ore intere, non tirerà fuori il sacchetto degli «autentici» marroni se non sotto il naso dell'intenditore; poiché il marrone candito forma il suo orgoglio ed il suo trionfo. Forse non lo ha mai gustato, ma non importa. Egli non ne ha bisogno per conoscere l'eccellenza del suo prodotto. Tanto varrebbe macchiare di sospetto l'autorità di suo padre, di suo nonno, della sua terra, infine, autenticamente blasonata.

La razza dei contadini ha le radici in comune con le sue piante. Brutte, contorte, terrose fin che si vuole, ma tenacissime. Solo il flagello le può sradicare. E il flagello c'è, purtroppo. I dotti lo hanno chiamato «la peste del castagno», tanto per significare qualcosa di inesorabile. È una specie di carbonchio che attacca le radici e su, su, dopo qualche anno, secca i fusti più rigogliosi, riducendoli come poveri tronchi su cui si sia abbattuto il fulmine. Nessun rimedio è stato finora trovato. Già qualche paurosa radura s'intravede qua e là nelle zone più frondose, mentre «la malattia» ha paurosamente spogliato alcune valli finitime, come la Val Pellice, per esempio.

Verrà il giorno, se continua così, che dovremo contentarci del marrone candito di surrogato!

Ma io mi son voluto levare la curiosità di ficcare il naso nell'officina dei marroni autentici, finché ci sono: una triste officina affumicata, dove un paio

... I MARRONI SONO PRONTI AL GRAN TUFFO...

(Fot. Donato Pellice)

di vecchine da presepe sedevano a mondare intorno ad un gran calderone di rame.

Mondati che sono, scrutati ad uno ad uno nella loro struttura atletica di esemplari di razza, i marroni sono pronti al gran tuffo, che una volta si eseguiva a più riprese, intramezzate da riposi e soste su graticci speciali, simili a quelli usati per i bachi da seta. Ma oggi impianti perfezionati consentono di tenerli a sciroppare, a lento, lentissimo fuoco, quanto basta per conseguire tutta in una volta una canditura perfetta. In una più segreta celletta della retrobottega le fiammelle dei fornelli a gas bisbigliano incessantemente, lingueggiando azzurrognole nel buio, sotto le teglie di rame stipate di marroni. Vien fatto di entrare in punta di piedi e di abbassare la voce. Non si entra tutti i giorni nel sacrario della canditura!

Del resto, anche qui ter-

E OGNI ANNO, DAI TRENTA AI QUARANTAMILA QUINTALI...

Fot. Donato Pellice

mometri e valvole esercitano i loro inflessibili controlli. Quando la scienza riconosce giusto il punto di cottura, controllato meglio ancora alla prova ultima dell'assaggio, i bruni e lucenti marroni vengono ritirati dai fornelli. Tra poco, in gonnellino di carta pieghettata, rideranno alla luce artificiale della mostra, come ballerine sotto le vampe del riflettore.

Eppure, c'è ancora un segreto... Non basta farli candire, occorre conservarli...

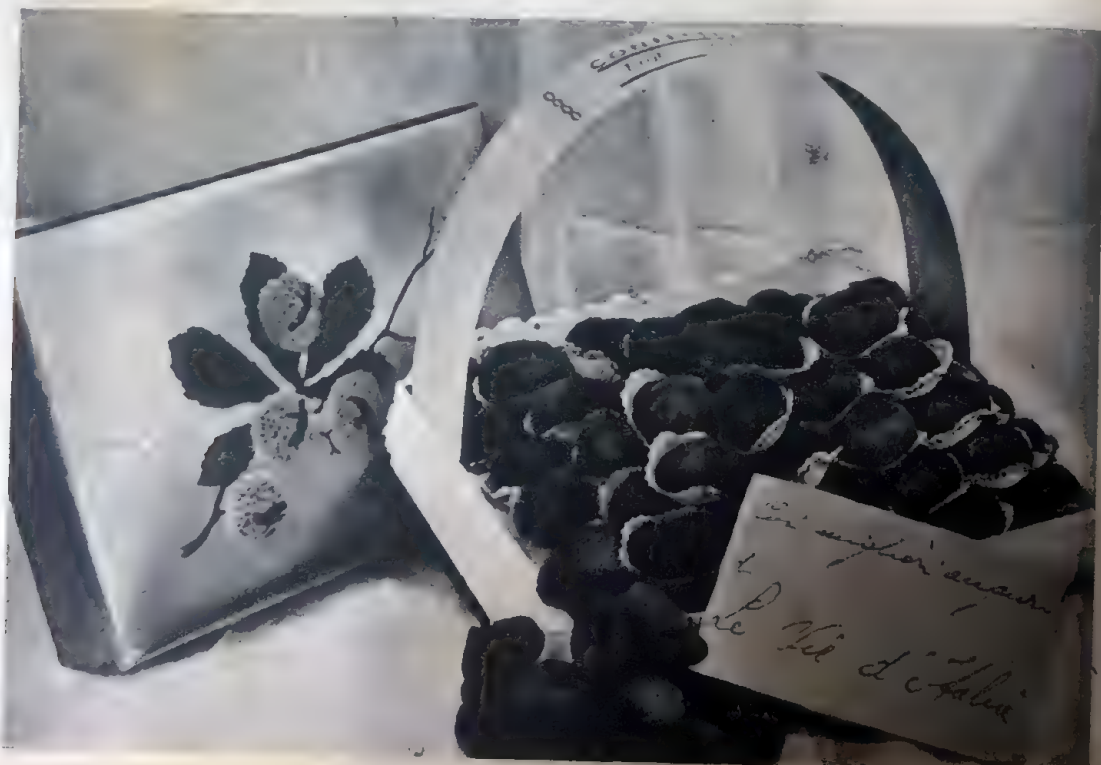
A Cuneo, nel pieno della canicola d'agosto, che inonda di un torrente di sole la maestosa largura del Corso Nizza, non è raro scorgere il camioncino di servizio di Casa Reale, fermo davanti alla porta stemmata della confetteria tal dei tali...: famosa. Allora il confettiere scende nella dispensa a sturare, come il buongustaio le sue bottiglie polverose, certe ermetiche brocche dalla soluzione mi-

TRA POCO, IN GONNELLINO DI CARTA PIEGOLINATA... *(Fot. Donato Pellice)*

steriosa... E per la delizia della mensa regale i classici marroni tornano alla luce con un piccante sapore d'anacronismo in più, in cui nessuno, ohibò, s'attenterebbe di riconoscere una riconciatura di fortuna...

Ma ovunque sia, osservatelo bene il marrone candito; e se siete capaci di farlo senza la miserabile acquolina in bocca del ghiottone, ingranditelo nell'immaginazione, spaziatelo per disteso tra Stura e Gesso, lasciandogli prendere campo e aria a suo agio.

Non vi pare la massa stessa della Bisalta, sotto lo sfavillìo del sole dei ghiacciai?

D. P.

Fotografia di Donato Pellice

FIGURINE DI SCATOLE DI FIAMMIFERI

VENDITORE AMBULANTE DI ZOLFERINI (A DESTRA). DALLE « ARTI PER VIA DI BOLOGNA », DI ANNIBALE CARACI, DISEGNATE E INTAGLIATE DA GIUSEPPE M. MITELLI; DUE EDIZ. SENZA DATA DELLA FINE DEL SEC. XVII.

Gli uomini della mia generazione — vale a dire, aggiungo per chi non mi conosce, di oltre settant'anni fa — ricordano di aver conosciuto nella loro gioventù altri giovani e anche persone non più giovani, che raccoglievano con frenesia le figurine che adornavano le scatole di fiammiferi o cerini, stampate in cromolitografia, e che rappresentavano i soggetti più svariati.

La passione per queste figurine uguagliava e forse superava allora quella per le raccolte di francobolli e può paragonarsi alla mania che molti anni dopo nacque per le collezioni di cartoline illustrate. Un album di 3390 figurine, dal 1875 al 1900, formato dal sig. P. Jachino, e proprietà del sig. A. Jachino, era esposto alla « Mostra di Roma dell'Ottocento », tenuta nel 1932. Assai più ricca, di oltre 30.000 pezzi, era la collezione di un modesto sarto di Faenza, certo Giuseppe Donati, morto ottuagenario alla fine del 1936, che la lasciò per testamento alla biblioteca della sua città, come fu annunziato da tutti i giornali: ne mise in bella luce l'in[illegible]esse il direttore della Biblioteca stessa, il sig. [illegible] Zama, in un articolo del *Giornale d'Italia* [illegible]gno 1937), ma già prima ne aveva tratto occ[illegible] a un singolare articolo nel *Corriere dell[illegible]* (1° marzo 1937) Giovanni Cenzato che [illegible]tuna di esser [illegible] più giovane d[illegible] come me ne inform[illegible] *Chi è?* dell'amico [illegible]ormiggini, e che perciò poteva fare le più grandi meraviglie per questa collezione. [illegible] sapendo che raccolte [illegible] miii erano comunissime ancora cinquant'anni fa, quando egli era appena nato. Ma anche la raccolta di Faenza è largamente superata da un'altra che ebbi agio di vedere nei passati giorni e che mi ha dato lo spunto a scrivere queste note, quella del rag. Tronci di Lucca che ha messo insieme 59.061 figurine, più un numero anche maggiore di fascette, etichette e altri accessori. Quasi una esagerazione! Oggi, come tutti sanno, questa produzione può dirsi cessata, e perciò sono spariti anche i raccoglitori, e le poche collezioni superstiti acquistano un interesse retrospettivo che aumenta col passare degli anni.

Con solo deposito presso GIO. BATTISTA FUMAGALLI *CHINCAGLIERE in Bergamo Contr. di Prato N. 1074.*	ANTONIO LIMONI fabbricatore *DI ZOLFANELLI* di prima qualità garantiti.

Ma facciamo prima un poco di storia. Dopo i vecchi zolfanelli o *zolferini* (senza fosforo), i primi fiammiferi furono fabbricati da Chancel a Parigi nel 1805 ed erano stecchetti di legno con una capocchia di clorato di potassa e zuc-

2

3

chero che si accendeva al contatto di un pezzo di amianto imbevuto di acido solforico, e non si può dire che fossero molto comodi. Verso il 1832 vennero in uso i fiammiferi fosforici, che in quell'anno stesso si diffusero rapidamente dappertutto e la cui invenzione è disputata da varie nazioni; noi italiani la rivendichiamo a Sansone Valobra; i tedeschi al vurtemburghese Kammerer (morto nel 1857, e che forse è l'inventore vero dei fiammiferi di cera); i francesi e gl'inglesi ad altri.

In Europa la Svezia è uno dei paesi che hanno più forte produzione di fiammiferi, forse è il primo; mentre il più forte produttore nel mondo è il Giappone. Fu pure la Svezia che prima fabbricò su larga scala i fiammiferi di sicurezza, detti perciò anche fiammiferi svedesi, inventati dal Böttger di Francoforte. In Italia Marco Gabasio di Vercelli metteva in vendita, poco tempo dopo, dei « fiammiferi di sicurezza, contro i pericoli di avvelenamento, d'accensione casuale e garantiti dall'umido », nelle quali parole si rispecchiano tutti i timori misoneistici che per molti anni accompagnarono l'uso dei fosforici, come avviene per ogni altra novità.

Subito dopo l'invenzione dei fiammiferi fosforici sorsero in Italia le prime fabbriche, e forse la prima è quella aperta presso Empoli nel 1831 da un Barrier francese, che la cedè l'anno appresso a un Santini, sotto la cui direzione prese grande sviluppo.

Ma chi dette fra noi grande impulso alla nuova industria fu il milanese Giacomo De' Medici (1830-1908), che ebbe fabbriche a Milano e a Magenta. Credo fosse figlio di Luigi, che aveva fabbrica a Torino e di cui presento una fascetta di scatola rotonda evidentemente molto antica (fig. 43; dalla collez. A. Bertarelli). La stampa risulta posteriore al 1873, perchè c'è la medaglia dell'Esposizione di quell'anno, ma si tratta certamente di una vecchia fascet-

5

A compire il tuo vasto disegno
Attendesti il messaggio di Dio ·
Di compirlo o Re grande sei degno,
Tu cinnalzi all'antica virtù
CARLALBERTO si strinse con PIO
Il gran patto fu scritto lassù

ZOLFANELLI DEL PROGRESSO

FERT FERT

ROCHE & Cie Brevetés MARSEILLE

Viva Pio IX — Viva Carlo Alberto

6

CHARLES qui fidèle à l'exemple
Du vicaire de Jésus-Christ,
Dont la voix a prêché du Temple
La foi nouvelle et son esprit,
Ouvrira la grande épopée
Du règne de la liberté,
Et s'il le faut de son épée
En appuiera l'autorité.

ALLUMETTES DU PROGRÈS

FERT FERT FERT FERT — 29 8bre 1847

ROCHE & Cie Brevetés. MARSEILLE

Vive Ch. Albert — Vive l'Italie

7

Coll'azzura cocarda sul petto,
E col Elcio di prode guerriero
Non ci manca costanza e valor
Servir CARLO è dovere e diletto,
Batter fermo di gloria il sentiero
E d'un Italo il pregio e l'onor.

ZOLFANELLI DEL PROGRESSO

ROCHE & Cie Brevetés MARSEILLE

8

ta rima[illegible]ggiata: la formula *Con privilegio nei R. Stati di S. M. V. E. II* dimostra che la composizione [illegible] è anteriore al 1861. Essa però non [illegible] la [illegible] che io conosca: la più antica [illegible] notizia è una scatola della fabbrica di [illegible] (di dove?) di cui il dott. A. Bertarelli [illegible] due fogli di prove tipografiche, con [illegible] scritte a tergo del 16 marzo e d[illegible] 1841 (figura 1).

[illegible] fu impiantata nel 1833 dai fratelli [illegible] delle prime fabbriche, e da allora la [illegible] fiorì a Torino e nella [illegible] si può passare sotto silenzio la [illegible], fondata nel 1845 a [illegible] Torino, e che [illegible] da ricordare [illegible] e Ro-[illegible]

[illegible] salì ra-[illegible] e si [illegible] per cui [illegible] consumo in-[illegible] un largo mar-[illegible] fu for-[illegible] l'Egitto, la [illegible] la [illegible] mondia-[illegible] ancora

di 13.500 quintali. Una scatola dei fratelli Baschiera di Asti porta questa dicitura pubblicitaria: « fabbrica di fiammiferi in cera, in carta ed in legno tanto ordinari, che fini, con depositi esteri a Kufstein, Lipsia, Pest, Trieste, Buenos Ayres, Jassy, Alessandria d' Egitto, Monaco Riviera ». Ma molte fabbriche italiane esportavano per conto di ditte straniere sostituendo il nome loro al proprio. Così mi sono cadute sott'occhio scatole delle fabbriche Osti e De Medici per la casa Roche di Marsiglia, e pure per una ditta straniera ho veduto scatole della fabbrica Levi di Venezia, destinate alla piazza di Costantinopoli. Si vedano le figg. 42 e 18 di scatole fabbri-

9

10

11

13

14

cate per l'America del Sud (Argentina e Guatemala), per non citare altri esempi.

Non ho bisogno di ricordare che i primi fiammiferi erano di legno: i fiammiferi di cera (co-

alla i
lora s
ro sc
to le

stituiti da pochi fili di cotone leggermente ritorti ricoperti di stearina), non apparvero che nel 1836, e assai più tardi si pensò ad abbellire di figurine in cromo le fascette che li contenevano: non è male ricordare che la cromolitografia fu introdotta da prima nel Lombardo-Veneto, agli inizî del 1842, per iniziativa della litografia Vassalli di Milano che ne aveva ottenuto privilegio nell'agosto dell'anno precedente. Nella collezione Tronci, le più antiche sembrano quelle della fabbrica G. Osti e C. di Pistoia. Le figurine possono classificarsi in opache, lustre e a rilievo, e queste ultime possono essere tutte a rilievo, e allora ...nche o di altra tinta unita, ovvero ...vate nei contorni delle figure. Certe scatole poco avevano di artistico e quindi vari anni ancora dovevano passare prima che l'innegabile buon gusto introdotto nella produzione facesse nascere il desiderio di formare delle collezioni. Credo che questa moda sia cominciata verso il 1870. La produzione di queste figurine fu una specialità italiana, e più particolarmente torinese, poi genovese, e venne a mano a mano sviluppandosi seguendo gli sviluppi dell'arte cromolitografica tra noi: vi si distinsero gli stabilimenti più importanti in questo ramo, come

15

21

— Che cosa è il fulmine?
— È l'elettricità in istato selvaggio!

22

23

sigari che ridussero molto il consumo, cioè la richiesta dei fiammiferi: benchè il *vero* fumatore di sigarette, a quanto mi dicono — io non fumo — le ripudi, perchè comunicano odore di benzina alla sigaretta. Il *Mattino* del 30 aprile 1931 accoglieva un' accorata lettera di Onorato Fava, l'apprezzato e delicato scrittore per l'infanzia, il quale rimpiangeva le scatolette di cerini dell'anteguerra, che costavano dieci centesimi e «avevano persino attratto l'attenzione e le cure ingegnose delle romantiche fanciulle di un tempo», e constatava con nostalgia che «oggi le scatolette costano cinquanta centesimi, recano impresse pietose litografie con la scritta *Italia...* o con primitivi ... ribili disegni d... si», e invocava ... il Governo Fascis... me aveva pr... to alla creaz... francobolli art... procurasse anc... dare alla sca... un migliore a... Il suo voto rin... solita voce di ... da nel deserto, e l'êra dei collezionisti di figur... definitivamente chiusa; ed è un peccato, perchè sf... gli album della collezione Tronci o di qualche alt... ...lezione simile, è facile incontrare disegni di vero val... artistico, come è facile trovare le più svariate e curiose cose. Conviene tentarne la enumerazione per grandi classi, con qualche opportuna esemplificazione. V'incontriamo, dunque: ritratti di uomini illustri, italiani e stranieri, in generale e per specialità (poeti, pittori, musicisti) anche limitati ad una regione o ad un paese: Ferd. Cosseddu e F. di Sassari ha una serie di ritratti degli illustri sardi, con G. Garibaldi, *sardo per sua elezione*. Poi monumenti, vedute di città d'Italia e fuori; vedute di paesaggi e bellezze naturali; costumi dei vari popoli;

FELICI VOI GALLINE CHE NON ANDAT...

24

25

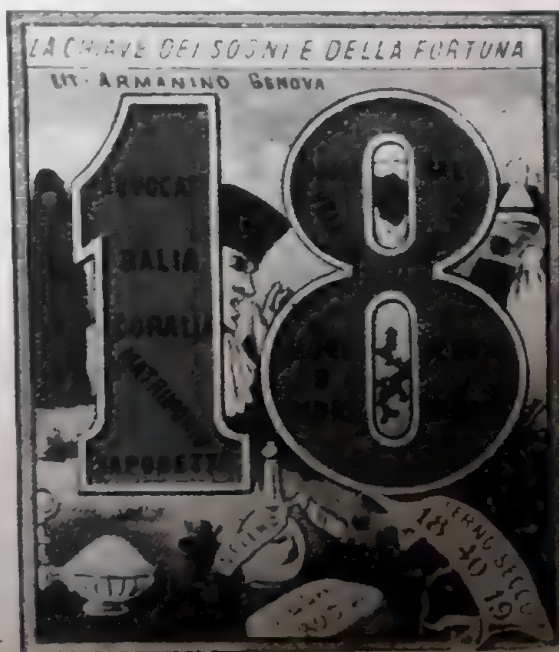
quadri e statue famose. E poi scene della storia antica, della storia d'Italia in generale e di singole regioni e città: così il [illegible] di sopra ha una serie di quadri della storia della città di Sassari, il [illegible] di Moncalieri 24 pezzi sulla storia delle Crociate (fig. 28). Poi scene della storia del Risorgimento e

27

28

26

[illegible] questo campo importanti quel[illegible] [illegible] Osti e C. di [illegible] 1847-48, di cui [illegible] in particola[illegible] gruppo di sca[illegible] [illegible] « Zolfanelli [illegible]esso » con i ritratti, in[illegible] Principi ri[illegible] Carlo Alber[illegible] II di Toscana [illegible] i no[illegible] [illegible] ministri demo[illegible] [illegible] di Roma, [illegible] e squarci di in[illegible] [illegible] e in francese. Ne riproduco, per la loro grande rarità e curiosità, tutte le varietà che ho trovato nella raccolta Tronci (figg. 2, 3, 4, 6, 7, 8). Di qualche altra veramente bella, ricordo una che ha da una parte il ritratto dell'eroico Alfredo Cappellini, dall'altra la *Palestro* che salta in aria (fig. 15), e moltissime della guerra d'Africa, cioè dell'acquisto di Assab, dello sbarco a Massaua, degli episodi di Saati e Dogali (fig. 17), della spedizione San Marzano ecc.; gli avvenimenti posteriori e le guerre libiche appartengono già al periodo di decadenza delle figurine. E ancora: grandi invenzioni e scoperte, scene dei grandi poemi della nostra letteratura (la *Divina Commedia*, la *Gerusalemme*, l'*Orlando*) e di romanzi famosi, tanto italiani (la *Battaglia di Benevento* in 48 quadri, i *Promessi Sposi*) quanto stranieri (dalla *Signora di Monsoreau* all'*Assom-*

29

30

31

32

molto sconveniente, ma ricordo benissimo di averle vedute in mia gioventù. Queste ultime figurine rientrano in parte nella grande categoria delle figurine umoristiche, che con le figure muliebri sono le più numerose e il cui interesse non è meno grande. Ne riproduco molte e assai di più avrei voluto riprodurne se avessi avuto spazio (ved. le figg. 12, 14, 19 al 27, 41). Qui nulla è rispettato: ci sono delle serie in cui la storia, la grammatica, la scienza sono messe in caricatura, come ci sono purtroppo quelle — non molte — in cui la morale e la religione non sono trattate meglio. Naturalmente le caricature politiche non sono le meno numerose, caricature di persone (figg. 5, 42) e di cose: per esempio, tutte le leggi del giovane Regno, la coscrizione, la Regia, le nuove tasse vi sono prese bravamente in giro senza misericordia (figg. 9, 10, 13).

Spigoliamo qualcuna delle battute più argute

moir (fig. 29) e a *Nanà*. Quadri di opere liriche (*Trovatore, Aida*) e di drammi celebri (il *Nerone* e la *Messalina* del Cossa). Varietà e curiosità parecchie: su una scatola di Redaelli (Sieci, presso Firenze) c'è l'orario degli arrivi ferroviari a Firenze, poi, il calendario perpetuo, la Cabala del Lotto in 90 figure (fig. 30). E poi molta pubblicità (fig. 36): un vecchio fiorentino come me non poteva non sentire un certo senso di nostalgia imbattendosi in una scatola reclamistica della scomparsa Birreria Cornelio che era in via de' Boni, ora via de' Pecori, e non si poteva non sorridere vedendo due scatole pubblicitarie del *Fanfulla* (fig. 40) di Roma con la iscrizione « Premio agli abbonati di un anno ». Le scatole? Sciuponi! Ma soprattutto grande abbondanza di figure muliebri e di caricature che formano certamente la maggioranza. Le figure di donna, di solito teste o busti (figg. 32, 34, 35, 38, 39), sono anche oggi interessanti, perchè rappresentano una storia in miniatura di mezzo secolo dell'acconciatura femminile e in parte anche della moda. E non tacerò, a proposito di figure di donna e di [illegible] femminili, che non mancano le figurine di donne [illegible] poco vestite, messe in mostra con [illegible] nvoltura (p. es. ho veduto una scatola [illegible] una parte una donna, non poco, ma [illegible] vestita, e dall'altra il ritratto di La[illegible] che non mancarono, a quei tempi, [illegible] figure addirittura pornografiche, [illegible] e si mostravano sotto il man[illegible] viste nella raccolta Tronci (ci [illegible] ispirate a quell'anticleri[illegible] era di moda, di cui qualcuna

33

fra quelle non riprodotte. Sotto la figura di un cameriere che sdraiato in una comoda poltrona fuma la pipa:

« Quando arriverà quel giorno in cui non ci saranno più padroni ed io avrò delle persone di servizio! ».

Sotto la figura di due signori, uno dei quali legge un giornale:

« Come. Lei sa il tedesco? » - « Le leggo come l'italiano, ma... non le capisco ».

Ancora. Sfogo di uno studente con la sua amica *sciantosa* di varietà:

« Abbiamo studiato insieme: a te hanno chiesto il bis della romanza, a me quello degli esami ».

Ma basta con queste freddure, e per finire davvero ecco ancora una scatola della fabbrica sarda Cosseddu [illegible] ho più volte ricordata. Da una parte un ritratto di un vecchio, un po' immalinconito, con lungo pizzo bianco, e la leggenda: « Prima della commenda »; dall'altra la stessa figura con [illegible] altera e soddisfatta, che si è fatta tagliare il pizzo e [illegible] i baffi, mettendo baldanzosamente in mostra la decorazione, e la leggenda naturalmente: [illegible] la commenda ». Quanta verità e quanta filosofia in queste due figurine!

[illegible] il dovere, prima di finire [illegible] aggiungere qualche parola [illegible] bella collezione che [illegible] occasione a scrivere [illegible] mi ha offerto i [illegible] in queste

34

35

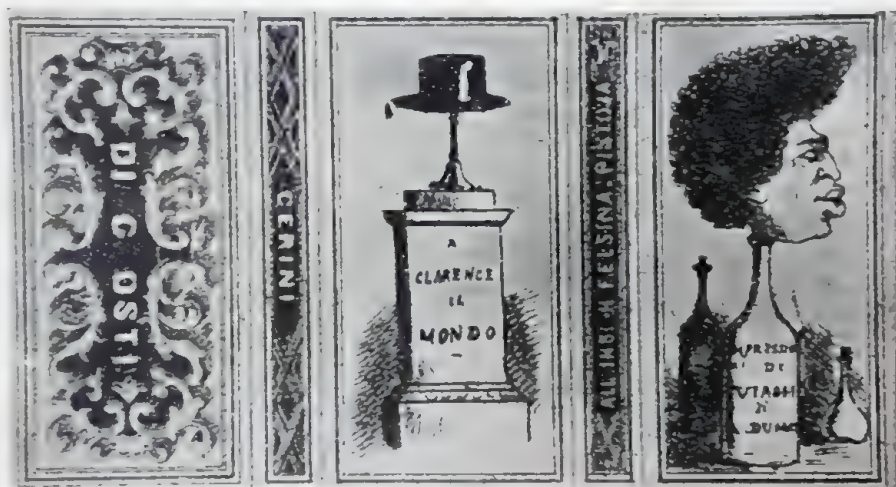
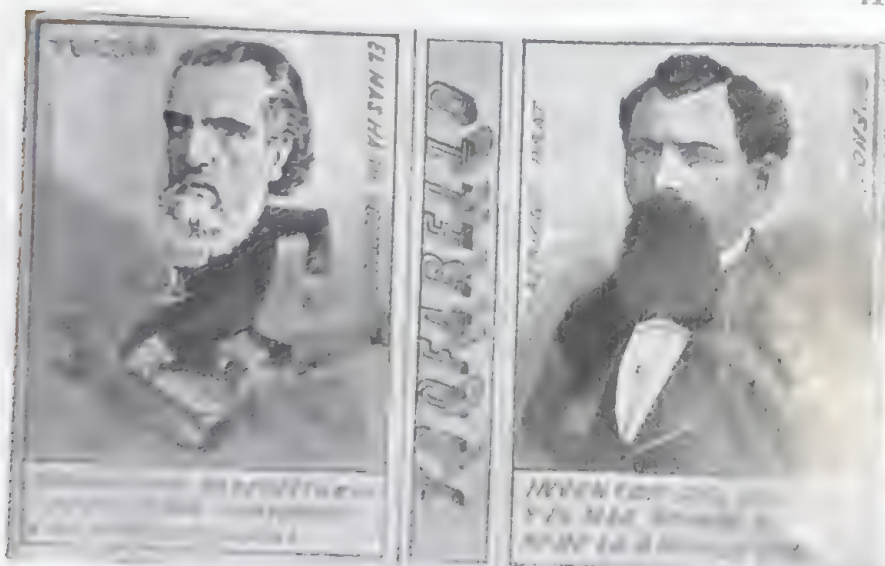
36

37

38

39

40

41

[illegible] come già ho detto, dal rag. Enri-
[illegible] Lucca, un appassionato raccoglitore che non rac-
[illegible] ma anche fran-
[illegible] com-
[illegible] commemorativi, mar-
[illegible] perdoni, anche
[illegible] quante figu-
[illegible] insieme,
[illegible] ogni genere
[illegible] industria dei
[illegible] di pubblicità e persino

le etichette che le fabbriche di fiammiferi mettevano sulle casse per la spedizione. Naturalmente, con la scrupolosità del collezionista perfetto, egli raccoglie figurine di un medesimo disegno, ma in tutte le tinte; e così degli altri stampati. Di una fascia di carta semplicissima in tipografia, che avvolgeva le grandi scatole rotonde, ci sono 79 prove, differenti fra loro soltanto per i caratteri, per il colore e per altre minuzie. Una delle singolarità di questa collezione è che, mentre nelle altre raccolte le figurine di solito sono ritagliate, in questa le scatole sono complete ed aperte, in modo che le due figurine, e le striscette laterali restino unite. Esse sono incollate su 46 album e ordinate per fabbriche. Le fabbriche sono 182, fra le quali primeggiano per importanza quelle di Ambrogio Dellachà di Moncalieri con 16.996 figurine, di Luigi e Giacomo De Medici di Torino e di Milano rispettivamente con 8.179 e 5.370 figurine, di Luigi Baschiera di Asti con 6.540. Ma non mancano le fabbriche minori, e neppure quelle dalla vita brevissima e la cui produzione perciò è molto rara, come la fabbrica di A. Vecoli di Lucca, che bruciò dopo pochi anni di attività.

Non vi ha dubbio che questa collezione, che credo sia oggi impossibile superare e nemmeno ri-[illegible]re, offre un materiale prezioso e [illegible]sostituibile anche per chi voglia [illegible]ivere la storia documentata del [illegible]mmifero e di tutti gli altri ac-[illegible]ndifuoco, accensibili, lamiferi, [illegible]che artificiali, ecc. ecc.

G. FUMAGALLI

(1) Tutte le figure che illustrano il presente articolo sono tolte da pezzi della raccolta Tronci; meno poche prese dalle preziose collezioni del noto bibliofilo dott. Achille Bertarelli.

UN SANTUARIO VICENTINO DELL'ARTE BAROCCA

Ignorato dai turisti che si recano a Vicenza per ammirare le architetture palladiane, San Nicola da Tolentino, l'umile oratorio adombrato dagli alberi fronzuti, ai piedi del ponte di San Michele, racchiude, come uno scrigno modesto, le magnifiche tele di Francesco Maffei, pittore quasi totalmente obliato qualche decina di anni fa, ma ormai annoverato tra i primi maestri del Seicento italiano.

Ancora nel 1924 il prof. Fiocco, nel suo articolo rivelatore del Maffei (*Dedalo*) espresse il voto che i quadri di San Nicola, da lui giudicati capolavori del Seicento veneziano, potessero avere le cure ed i restauri che meritavano. Ciò nonostante, la dimessa chiesetta, carica d'anni e di polvere, è rimasta fino ai nostri giorni quasi sempre chiusa e trascurata dagli stessi Vicentini.

Ora soltanto, per l'appassionato interessamento del professore Giulio Fasolo, direttore del Museo di Vicenza, [illegible]ntamente e intelligentemente [illegible]vato da don Giovanni Gu[illegible] parroco dei Servi, da cui [illegible] si è potuto procedere [illegible] ripulire le vaste tele [illegible] dal tempo e dall'incuria [illegible] possibile fotografare [illegible] volta, appunto nei [illegible] autentici capolavori.

[illegible]enico Treccio, nel[illegible] Nicola (1617), racconta [illegible] la bolla con la quale [illegible] IV proclamava la [illegible] S. Nicola da Tolentino [illegible] del glorioso taumaturgo [illegible] per tutto l'universo [illegible] acceso di desiderio [illegible] e devoti cittadini di [illegible] aiutati dai R. R. Padri di S. Michele dell'istesso ordine degli Eremitani del Beato, si congregarono insieme ed ottenuta licenza dai superiori, diedero principio alla venerabile Confraternita di S. Nicola da Tolentino di Vicenza, l'anno 1499 ».

FACCIATA DELL'ORATORIO DI S. NICOLA DA TOLENTINO. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

I confratelli, riunitisi per qualche anno in San Michele, nel 1505 ebbero in dono dai detti Padri un tratto del sagrato per costruire una chiesa propria. La prima fabbrica, secondo le *Memorie della Chiesa e della Antica Scuola di S. Nicola* di Girolamo Dani (Vicenza 1884) — « non consisteva che in quattro muri e un piccolo altare senza alcun adornamento ». Per varie ragioni rimase così nudo per tutto il secolo. Crescendo però e il numero dei confratelli e la devozione per il Santo, nel 1633 l'oratorio divenne pubblico, con un sacerdote che vi celebrava ogni giorno la Messa. Grazie alle offerte dei fedeli, in questo stesso anno il locale fu ampliato e trasformato, assumendo press'a poco l'aspetto odierno. Con la maggiore ampiezza e fama dell'oratorio, comin-

[illegible] G. CARPIONI: SOFFITTO DELL'ORATORIO DI S. NICOLA DA [illegible]

[illegible] i doni e i quadri votivi, per aumentarne [illegible] decoro. I [illegible] veneti del tempo furono chiamati a decorarne le pareti: [illegible] e più tardi, lo Zanchi vi apportarono man mano il loro [illegible]

[illegible] in opera il meraviglioso soffitto di legno intaglia- [illegible] Pizzocaro, racchiudente nella superba cornice le [illegible]

[illegible] come tutto quello della chiesa, [illegible]risce alla [illegible] i episodi miracolosi. Nel [illegible] del soffit- [illegible] *paradiso, accolto dalla S.S. Trinità e* [illegible] raffigurazione delle varie virtù del Santo; [illegible] *la nascita di S. Nicola, Sua nascita, La* [illegible] ecc. ecc.

[illegible] che il Carpioni — solito a dipingere bac- [illegible] nella pittura veneziana per la precisione [illegible] la massima misura del suo valore. Per quanto decorat[illegible] pitture di lui in [illegible] cola di Vicenza [illegible] gran lunga infe[illegible] quelle del Ma[illegible] s'impongono sub[illegible] l'attenzione del [illegible]tore.

Queste ultime sono quattro. Alla sinistra dell'altare il primo quadro, ancora goffo, che abbiamo segnalato nella «Rivista d'Arte» (ott.-dic. 1936) rappresenta il Santo in colloquio con l'Angelo. È l'unico firmato e reca la data del 1626. Particolarmente istruttivo sarebbe compararlo con i capolavori dell'età matura che gli stanno accanto. Confrontare, p. es., la fattura timida e stentata delle mani del Santo e della testa ricciuta dell'Angelo col gioco libero della pennellata sciolta, originalissima sui volti e le mani del *Miracolo di Cordova*.

Questo quadro si trova sulla parete di sinistra, ed è datato 1655. Narrasi che nel 1602, mentre infieriva nella città spagnola una terribile peste, due processioni s'incontrarono salmodiando. Si vide allora il Cristo, trasportato dall'una, staccarsi dalla croce per abbracciare la statua di S. Nicola, portata dall'altra. Originale l'abbraccio tra il fragile emblema del Salvatore ed il massiccio simulacro del Santo nella greve tonaca bruna. Le sofferenze degli appestati trasparenti nello sfondo sembrano armonizzare con la tonalità eterea del loro Signore. Quadro pieno di appassionato

« I MIRACOLI DI PERUGIA E DI FOLIGNO » (1656). SOTTO: « SAN NICOLA E LE ANIME PURGANTI (1657).

le architetture (arcate d'un palazzo irreale; un pezzo di cornicione rovesciato, sul quale s'inginocchia la stupenda modernissima figura di donna vista da tergo).

I volti spettrali sembrano maschere fisse, i corpi sono nascosti da abbondanti drappeggi stilizzati. La statua fra le colonne e il mascherone sulla bustina della donna ci dànno la chiave stilistica del quadro.

Sulla parete di destra, al centro, si trova il *Miracolo del decapitato*, che reca la data del 1656. Si tratta del prodigio avvenuto a Perugia. Un condannato a morte, con la testa già sul ceppo, invocò S. Nicola. A dimostrazione della sua innocenza, per ben tre volte gli strumenti del supplizio si infransero, mentre il Santo, insinuando la propria mano tra la lama della mannaia ed il collo della vittima, le salvava la vita.

Maffei ha rappresentato, accanto al patibolo, una cavalcata: « Il Cavaliere della Giustizia », attorniato dal seguito, ordina l'esecuzione. Il gruppo quasi tiepolesco dei cavalli è particolarmente interessante. A destra, in un piccolo scorcio della tela, il maestro ha evocato come un sogno ma-

ra[illegible] [illegible], il quale strappò invece, abbattendolo e [illegible]ggendolo, i tesori al vicino tempio di S. Michele.

La fortuna dell'oratorio di S. Nicola fu che, allora, il Carpioni e ancor più Francesco Maffei erano totalmente sconosciuti.

La felice ignoranza riserbò a Vicenza il vanto di tener finora celato e di mostrare adesso, per la gioia degli intenditori, questo sfolgorante gioiello dell'arte barocca.

NICOLA IVANOFF

[illegible]

(Fot. Ist

TERRE DELL'ITALIA LEGGENDARI

NELLA REGIONE DEGLI AURUNC

A settentrione della incantevole insenatura del golfo di Gaeta, la cui visione improvvisa di bellezza è ben nota a chi viaggia sulla direttissima Roma-Napoli, in alto, tra una fuga di colline e di monti digradanti al mare e che si alternano con vivacità di tinte e suggestione di sempre nuovi paesaggi, si dispiega tutta una corona di villaggi e di paesi affogati spesso nel verde, o emergenti tra rocce nude e squallide, come nidi di falchi. Sono per lo più piccoli nuclei di abitati sorti o sviluppatisi nel medioevo, a rifugio degli abitanti delle antiche città costiere, e cacciati al monte dalle invasioni nemiche o dalla inclemenza del clima, ma che oggi si ridestano dovunque tra opere nuove, al ritmo accelerato dell'età epica in cui si vive.

Ecco Marànola, a cavaliere di Formia, che si stende ai suoi piedi con le sue ville e le sue case affacciate sul mare; borgo medioevale di una certa importanza, come indicano le sue chiese e le sue torri. Vi accoglie all'arrivo la chiesa di S. Antonio, già dell'Annunziata, una delle tante di questo nome sorte nel '300 in Terra di Lavoro. Malamente restaurata nell'ultimo ventennio, presenta le tracce d'una tipica serie di affreschi e possiede, tra i vari quadri che ne adornano l'interno, una notevole Vergine di scuola romana del '500, ai piedi della quale è raffigurato l'ignoto committente.

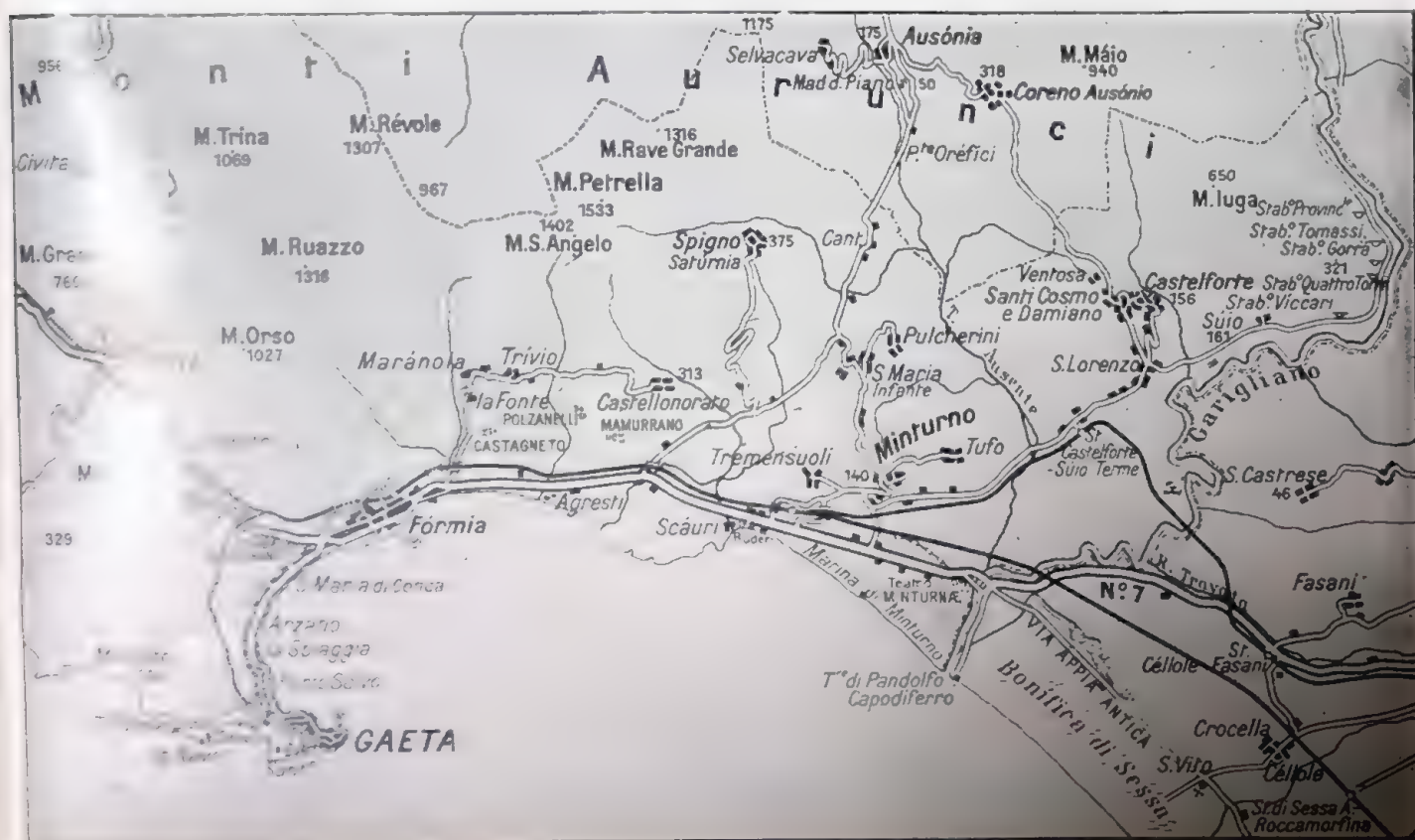
Nel centro del paese, arrampicato sul m[illegible] e sommamente caratteristico per l'intrecci[illegible] straduzze ripide e di scalinate, sorge il caste[illegible] ancora tutto cinto di mura e di torri, e si s[illegible] gono gli avanzi dell'antica chiesa di S. Giova[illegible] [illegible]siccio palazzo dei conti, detto Ospeda[illegible] [illegible] torre semidiruta, che fu costruita d[illegible] [illegible]orato I Caetani. La chiesa di S. Mar[illegible] [illegible]ri ha un presepio in terracotta del XVI sec. [illegible] bel quadro sull'altar maggiore, opera d[illegible] scuola [illegible]mana del '500, rappresentante la Mado[illegible] [illegible]mbino tra i SS. Pietro e Paolo, con al[illegible] [illegible] in orazione.

[illegible]odo più florido nella storia di Marano[illegible] [illegible] in cui vennero eretti i principali mo[illegible]nu[illegible], è l'epoca della signoria dei Caetani [illegible]ri dei dell'Aquila nei vasti feudi della [illegible] per via del matrimonio di Roffredo, n[illegible] [illegible]papa Bonifacio VIII, con Giovanna del[illegible] [illegible] (1299). Il battagliero Nicolò, figlio d[illegible] Ro[illegible], dovette riconquistare quella terra, che gli [illegible] stata strappata dalle truppe della regina Giovanna di Napoli (1347), e la lasciò al suo figlio e successore, il famoso Onorato I. Nel 149[illegible] il feudo passò ai Colonna, quindi, per parentela, ai Gonzaga e poi ai Carafa della Spina (1691), ai quali appartenne fino all'abolizione della feudalità.

Celebre nei dintorni di Maranola è il santua-

MARANOLA - MONUMENTO MEGALITICO. IN TUTTA LA ZONA APPARE AD OGNI PASSO IL SUGGELLO DELLA PRIMA FORZA ITALICA NEGLI AVANZI DELLE ANTICHISSIME OPERE A BLOCCHI POLIGONALI (MURA DI TERRAZZAMENTO) CREDUTE IN [illegible] DAL PRIMO POPOLO AUSONICO.

(Fot. Ist. Luce)

rio di S. Michele Arcangelo, scavato in una grotta alle falde del monte Altino, a 1198 m. sul mare. Vi si venera la statua dell'Arcangelo, intorno alla quale le popolazioni finitime si tramandano una leggenda quanto mai suggestiva. Dicono che la statua si trovasse prima in una grotta marina del monte di Gianola, presso Formia, e che poi, infastidita dalle bestemmie dei marinai, si ritirasse su un'altura presso Spigno, detta di S. Angelo. Ma poichè anche di lassù poteva esser vista dagli indegni uomini del mare e udirne le esecrande favelle, si ripetè in proporzioni ridotte il miracolo di Loreto: il santo si cercò una sede più lontana, sul monte Altino. Di questo santuario si trova menzione fin dal IX-X secolo, ma fu restaurato e trasformato in epoche successive, e al cadere del secolo scorso completamente ricostruito ad opera del compianto arciprete don Vincenzo Ruggiero, infaticabile educatore di generazioni e suscitatore in Maranola di tante opere di bene, tra cui l'erezione della statua del Redentore, una delle diciannove innal-

INCANTEVOLE VISIONE DEL GOLFO DI GAETA DAL MONTE DEGLI OLIVI, PRESSO MARÀNOLA.

INTERNO DI S. MARIA DEI MARTIRI IN MARÀNOLA. *(Da un dipinto di* [illegible]

zate nel 1900. che sorge anch'essa sulla cima del mont[illegible] Tre solenni pellegrinaggi conducono ogni anno al santuario [illegible] di devoti. Ma è oggi una escursione piacevole in ogni temp[illegible]no, e compensa il disagio dell'ascesa la visione panoramica c[illegible] gode.

Da Maranola proseguendo a occidente, accompagna[illegible]la incantevole veduta del golfo di Gaeta, nascosta per breve tratto dal monte Campese, s'incontra prima il villaggio di Trivio [illegible] più oltre, isolato, a 300 m. d'altezza, in forma di nave su uno sperone di roccia, con i lati scoscesi quasi da ogni parte, Castellonorato. Fu, come dice il nome, costruito dal conte Onorato I Caetani verso il 1394, per completare la serie dei suoi castelli da Fondi a Traetto. La sua storia s'identifica quasi con quella di Maranola, e della sua rocca comitale restano poche tracce, salvo una torre assai diruta. Il borgo è percorso da un'unica strada stretta, con qualche raro vicolo

cieco. Nella chiesa di
rina va segnalato u
della Vergine col Ba
S. Nicola e S. Cateri
to da Andrea Matte
e un interessante or
quadrante e decorazi
iolica, costruito nel

Castellonorato rim
le alle sue antiche
ancor oggi si racco
suo fondatore sia s
una grotta misterios
si del paese, tutto r
armi scintillanti e d
za d'oro. Ma il ritm
ta moderna pulsa v
l'antico feudo del c
rato: il paese, già tr
anemizzato dalle em
in America, è provvi
na strada di comuni
telefono, di elettrici
la e d'asilo infantile

Addentrandoci or
terno della regione
sulle falde orientali
sima altura degli
erge il monte Petr
1533), mèta di fac
stive escursioni, e
sta il paese di Sp
nia. E' il «castrum
documenti medioev
ma attivo paese,
contrada Penitro —
danti cave d'argill
che serve alla fab
dei mattoni sul pos
mente nei due gr
menti di Scauri.
mezzi di vita anc
dustria del carbone
boschi di faggi, di
stita buona parte
L'appellativo di S
me poetico dell' It
gli fu aggiunto fin
distinguerlo da S
ferrato. Queste
dei nomi leggenda
no frequenti nel
raggio di pochi
altri tre comun
sostituiti o aggiu
nomi, così che si
Ausonia, Esperia
sonio.

Ausonia è pur

[illegible] perché ci si arriva da Spigno in mezzo di due ore. Era detta Fratte nel medioevo [illegible] a causa della boscosità del luogo. Fu nel 1862 che il Comune, per ovviare l'inconveniente della [illegible] e allegando che l'antica città di Ausonia era situata nel suo territorio, ottenne il cambiamento del nome in Ausonia. Ma il sito vero di Ausonia, di cui si sa che fu distrutta dai Romani nel 314 a. Cr. (Liv. IX, 25), è realmente ancora sconosciuto.

All'ingresso del paese si notano ancora i due leoni di pietra, collocativi a segnare i limiti tra il territorio dell'abbazia di Montecassino e quello del ducato di Gaeta. Parecchi nel luogo sanno e vi ripetono il racconto del cronista cassinese, che cioè, per gl'irrequieti movimenti dei Frattesi, i quali sconfinavano frequentemente e un giorno, anzi, ruppero e gettarono in un pozzo i due leoni, l'abate Desiderio si vide costretto a fabbricare vicino a loro (1061) un nuovo castello (Castelnuovo Parano), [illegible] ad reprimendam [illegible] Fractensium. Procedendo oltre, si vedono le rovine del castello e [illegible] di S. Michele [illegible] sui resti di un [illegible] che conserva [illegible] due are romane [illegible]

[illegible]

CHIESA DI S. ANTONIO (GIA' DELL'ANNUNZIATA) IN MARÀNOLA: MADONNA. ('500)

garda, che pascolava le sue bestie in contrada Gorgalonga, improvvisamente apparì, in uno sfolgorio di luce, la Vergine, e le ingiunse d'ammonire i suoi concittadini di ravvedersi e di costruire un tempio in onore della Madre di Dio. Ciò detto, le restituì la sanità fisica. Il vescovo di Gaeta, il clero e il popolo si recarono subito in processione sul luogo del miracolo, ed ebbero la sorpresa di trovarvi la statua della Vergine, quella di Castro de' Volsci. Varie volte gli abitanti di Castro tentarono di ricondurre presso di loro la statua, ma invano, e si rassegnarono, invece, a compiere alle Fratte frequenti pellegrinaggi, che divennero poi triennali. E il pio uso anche oggi continua. Ogni tre anni, la gente d'Ausonia muove incontro ai pellegrini di Castro, li accoglie con le più grandi feste e ospitalità: tradizione quanto mai singolare e simpatica, che merita d'essere continuata, ad esempio di fraternità comunale.

F. G. GMELIN. DIS. E INC. - VISIONE DI FORMIA E CASTELLONORATO. *(Seconda metà del 700)*

FORMIA - MADONNA COL BAMBINO. *(Fot. Ist. Luce)*

Il santuario consta di due parti distinte: l'edificio quattrocentesco, rinnovato nel '600, al quale è annesso un orfanotrofio femminile e la cripta, monumento nazionale. Nell'interno della chiesa superiore, oltre la statua della Vergine, trovasi il sepolcro dell'umanista Elisio Calenzio (1430-1501), amico del Pontano e del Sannazzaro, cantore delle bellezze della sua terra natale:

...natus ager quo Phormia iuncta Casinum
Hinc omnem Italiam nostri duxere...
Ausonios colles Ausoniamque pla...

La facciata e il campanile sono stati rifatti modernamente (1927). La cripta è la parte più interessante del santuario, per gli affreschi che ne ornano le pareti, le tre absidiole e la volta a botte. Sono molto deteriorati, ma è ancora possibile identificare i soggetti di alcuni: notevoli il Battesimo di Gesù, il Banchetto d'Erode con la danza di Salomè, e la Risurrezione di Lazzaro. Son dovuti a due pittori diversi del XIII sec., secondo il Toesca, o dell'XI sec. secondo il Salazaro e il Bertaux, e costituiscono un monumento di grande importanza, insieme con quelli di Sant'Angelo di Carinola, per la storia dell'arte pittorica in Campania.

(1) *Felice campagna che Formia congiunge a Cassino - Di qui tutta Italia chiamarono gli avi Latini - e Ausoni i colli e Ausonia la regione.*

CASTELFORTE, DOMINATA DALL'ALTISSIMA TORRE, AVANZO DI UN ANTICO CASTELLO. *(Fot. E. Fragasso)*

CASTELLON [illegible] - ARCO MEDIOEVALE. *(Fot. Ist. Luce)*

AVANZI DEL CASTELLO DI SUJO. *(Fot. L. Faramondi)*

Sorpassata Minturno (1), nella zona orientale degli Aurunci è Castelforte, al limite meridionale della provincia di Littoria, posta su un'al[...] da cui si domina la bassa valle del Ga[...]gliano, di fronte al vitifero Massico e a[l] Tirreno. Come tutti i paesi della regi[one] anche Castelforte è costruito a scaglion[i]; le sue case, fittamente agglomerate, son di[...]vise da vicoli stretti e chiassuoli. La [città] vecchia è cinta di mura e conserva alc[une] torrette rotonde e un'altissima torre di [...] tre quadrate, da poco restaurata per inizia[...]tiva di S. E. Fedele. Per questo i Castelfor[...]tesi poterono, dal loro borgo turrito, [op]porre una strenua resistenza ai Francesi [in]vasori nel 1799. Nella chiesa dei SS. Cosma e Damiano si notano due buone tele di Andrea Mattei, pittore del luogo (1744-182[...]), che lavorò anche a Napoli.

Scarso interesse offrono per il turista la frazione di Ventosa, dominata da un'alta torre, centro di produzione di stuoie per imballaggio, sartie e funi, nella cui chiesa parrocchiale di San Martino, già dei Benedettini cassinesi, si osservano un trittico del '400 rappresentante la Madonna col Bambino tra S. Germano vescovo e S. Benedetto abate, restaurato dal Mattei, e una tela dello stesso pittore raffigurante il titolare della chiesa; e l'altra frazione di Sujo, priva oggi di una strada di accesso, ma che costituiva anticamente una contea, e conserva ancora gli avanzi del castello feudale (*castrum Sugii*).

(1) Di Minturno, la medioevale Traetto, erede dell'antica Minturnae, s'è parlato altra volta in questa rivista: A. De Santis, *Minturno*, settembre 1929; G. Calza, *Minturno. Sulla via Appia risorge un'antica città*, settembre 1933.

LA STRETTA DI SUJO, ATTRAVERSO CUI PASSA IL GARIGLIANO PRIMA DI SBOCCARE NELLA PIANURA. *(Fot. ing. Di Nitto)*

DONNA DI SPIGNO IN ABITO FESTIVO *(Disegno)*

AVANZI DEL CASTELLO DI SPIGNO SATURNIA. *(Disegno)*

Il turista ammirerà la ricchezza e la bellezza del paese, che risulta da una vegetazione lussureggiante e da un infinito numero di sorgenti termiche e atermiche, dotate d'una gamma completa di qualità chimiche, le alcaline con le ferruginose, le saline con le solforose. Siamo alle falde del massiccio vulcanico di Roccamonfina. L'esistenza e l'importanza terapeutica di queste acque non era sfuggita ai Romani, che fondarono sul luogo un grandioso edificio termale, del

SPIGNO SATURNIA CON LA CORNICE DEGLI AURUNCI CULMINANTE NEL MONTE PETRELLA. *(Fot. cav. Fusco)*

AUSONIA - AFFRESCHI NELLA CRIPTA DELLA CHIESA DI S. MARIA IN PIANO, O DELLE GRAZIE

(Fot. Ist. Luce)

quale restano cospicui avanzi nelle piscine ancora utilizzate dai bagnanti.

Le benefiche sorgenti, menzionate da Lucano con una bella immagine poetica, eran dette *aquae Vescinae;* nome che viene certo dall'antica città ausonia di Vescia, che sorgeva nelle vicinanze (sull'estreme propaggini nord-occidentali del Massico, secondo uno studio recente del Maiuri) e che fu distrutta dai Romani, come Ausonia, nel 314 a. Cr. A Sujo esistono oggi cinque stabilimenti termali e due modesti alberghi; ma è certo che l'importanza straordinaria delle sorgenti potrebbe permettere uno sviluppo assai maggiore a questa stazione idrominerale, se le fosse dedicata una saggia azione valorizzatrice. Un notevole vantaggio trarrà certamente dalla prossima apertura di una strada, che la metterà in diretta e rapida comunicazione con la valle del Liri e con Cassino.

Proprio a Sujo, del resto, si è compiuta da non molto una di quelle opere che mostrano come il progresso [illegible] re in questi luoghi [illegible] ne: lo sbarramento del Garigliano [illegible] iniziativa [illegible] di quattro gigante[illegible] a un [illegible] lungo km. 2[illegible] fanno [illegible] centrale elettrica della [illegible] di [illegible] fornisce per ora solo energia [illegible] dal [illegible] Aurunci, [illegible] i lavori di bonifica idraulica nella piana del Garigliano, provvederà anche all'irrigazione. Si [illegible] che la piana, finora disabitata, potrà accogliere una popolazione di 15.000 abitanti; e gli agricoltori aurunci vivranno stabilmente dei prodotti di questa terra redenta.

ANGELO DE SANTIS

COSTUME DI AUSONIA. *(Fot. comm. Piacentini)*

LA CATTEDRALE ... (Dall'VIII vol. di « Attraverso l'Italia »: *Puglie, Lucania, Calabria*)

L'ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA R. MARINA

(Arch. Fot. C.T.I.)

L'ISTITUTO IDROGRAFICO
DELLA REGIA MARINA

Dall'Istituto Idrografico della R. Marina, che sorge nel recinto dell'antico forte S. Giorgio, quasi a strapiombo sopra una marea di case, si domina Genova e il suo golfo con un solo colpo d'occhio.

Ma l'animo si spinge oltre il promontorio di Portofino, si proietta al di là dell'orizzonte oltremarina e spazia sui mari dell'Italia imperiale, con l'ansito fascista delle nuove conquiste oceaniche.

Se questa visione ideale scaturisce direttamente dal fervore dinamico del porto, delle na[illegible] e dei cantieri, è resa anche più viva [illegible] quanto abbia[illegible] osservato [illegible] nostra vi[illegible] [illegible] Idrografico.

[illegible] compie [illegible] [illegible] campo pra[illegible] [illegible] scientifico, as[illegible] [illegible] idrografico cir[illegible] dall[illegible] [illegible] (18[illegible]) [illegible] dal[illegible] l'allor[illegible] [illegible] di fregata G. B. Magn[illegible] [illegible] quale succedettero direttori che continuarono egregiamente e con alacre fervore l'opera da lui intrapresa.

L'Istituto, infatti, organizza e dirige i lavori di rilievo idrografico e topografico, nonchè le determinazioni astronomiche, geodetiche, magnetiche e geofisiche nelle acque e lungo le coste metropolitane e coloniali (talvolta anche in altre regioni); cura la compilazione, la pubblicazione e l'aggiornamento delle carte e delle istruzioni nautiche, redige e distribuisce ai naviganti gli avvisi utili alla navigazione; compila e pubblica gli elenchi dei fari, dei fanali e dei segnalamenti marittimi; provvede alle regie Navi e agli Enti a terra della R. Marina le carte, i libri e gli strumenti necessari alla condotta della navigazione, curando l'amministrazione di questo materiale; fornisce agli agenti autorizzati le carte e le pubblicazioni di produzione propria per la vendita al pubblico; cura lo studio, la rettifica e, occorrendo, la costruzione di strumenti nautici, idrografici e meteorologici, quali bussole, cronometri, sestanti, goniometri, apparecchi per scandagliare, barometri, termometri, ecc.; attende a studi e pubblicazioni relative alle discipline nautiche, alla fisica del mare [illegible]; svolge periodicamente corsi teorico-pratici per l'abilitazione de[illegible] ufficiali che aspirano alla specializzazione di idrografi; soddisfa, infine, nei limiti delle sue attività specifiche, alle richieste delle navi militari e mercantili.

Ne[illegible] [illegible] resta all'elaborazione e coordinamento delle [illegible] agli stessi rilievi originali eseguiti lungo le coste e nei mari dell'Impero, ma esso provvede altresì alla stampa delle pubblicazioni per mezzo di un'importante attrezzatura tipo-litografica, calcografica, fotomeccanica ed elettrolitica. Così pure, per costruire e riparare gli svariati strumenti nautici, è dotato di complete officine meccaniche di precisione.

Per gli studî di carattere scientifico l'*I. I.* dispone anche di un osservatorio meteorologico ed astronomico.

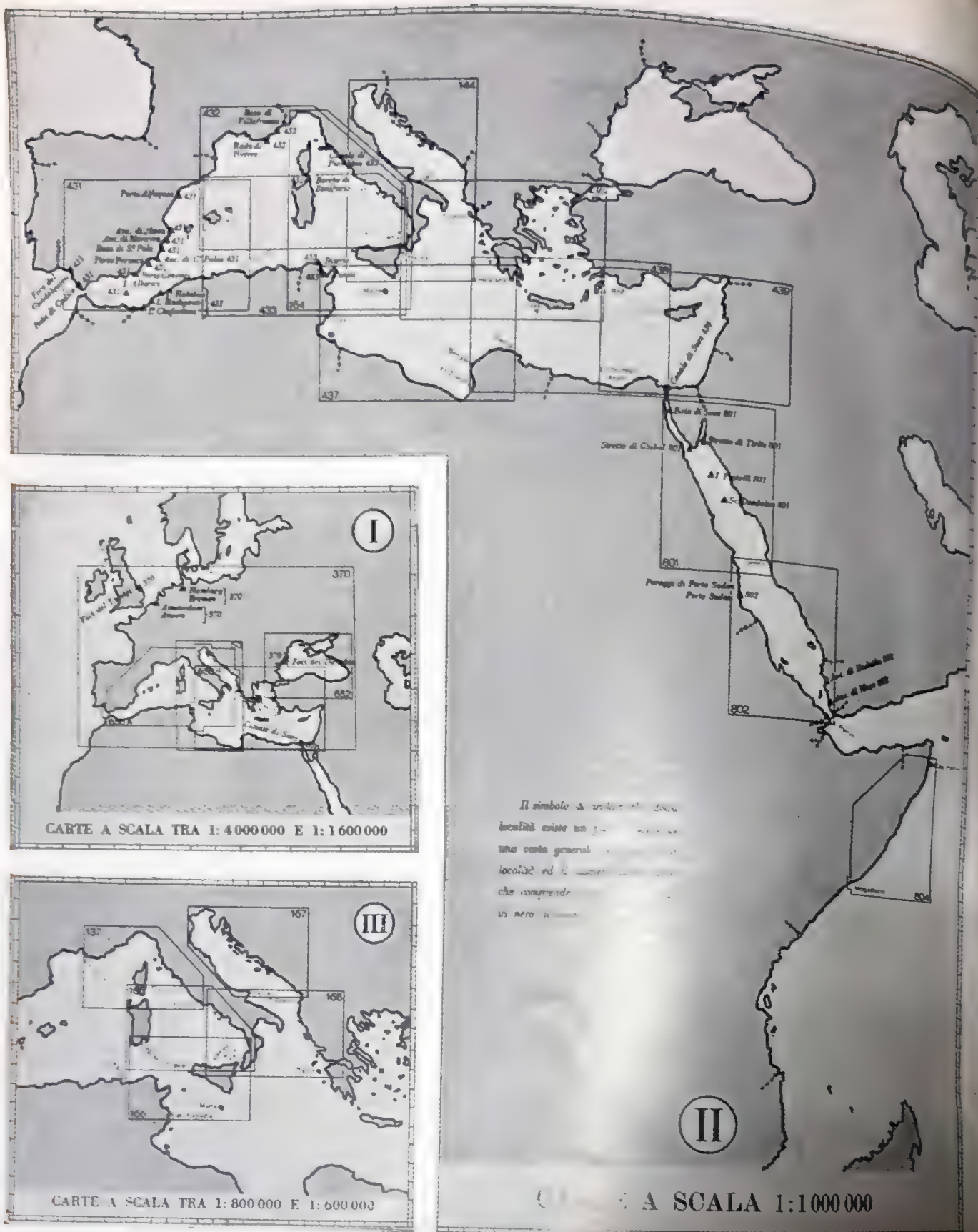
GRAFICO DELLA SUDDIVISIONE DEI PORTOLANI.

Vol. 1° - Coste da Ventimiglia a Capo Circeo, Isole dell'Arcipelago Toscano, Isole Pontine. - Vol. 2° - Parte Iª, Sardegna, Corsica ed Isole minori; Arcipelago Maltese. - *Vol. 3°* - Coste da Capo Circeo a S. Maria di Leuca, incluse le Isole di Ischia, Procida e Capri. - *Vol. 4°* - Coste da Capo S. Maria di Leuca a Duino, comprese le isole Tremiti, Pianosa e Pelagosa. - Volume 5° - Coste ed Isole Adriatiche Orientali, da Duino alla Baia di Ftelia. - Vol. 6° - [illegible] Grecia e di Turchia, dalla Baia di Ftelia a Capo Alupo, isole [illegible] di Creta, Arcipelago Greco, Isole Italiane dell'Egeo. - Vol. 7° [illegible] del Marocco, Coste d'Algeria e Tunisia. - *Vol. 8°* - Coste d[illegible] Palestina, Siria, Caramania e Isola di Cipro. - *Vol. 9°* - [illegible] Coste Mediterranee di Spagna e Francia, Isole Baleari [illegible] preparazione) - Dardanelli, Mar di Marmara, Bosforo, Mar [illegible] Eritrea, Somalia Italiana. - I Portolani sono libri che [illegible] descrizione delle coste e tutte le notizie idrografiche, oceanografiche, meteorologiche, etnografiche ed economiche delle diverse regioni del globo, ad uso dei naviganti. Sono generalmente illustrati con opportune vedute di costa e di oggetti interessanti la condotta della navigazione ed il riconoscimento del litorale.

Una delle [illegible]ività più importanti, specie nei riguardi della sicurezza della navigazione, risulta dal complesso diligente lavoro di variazione ed aggiornamento di ogni carta e di ogni libro, ad avvenuta pubblicazione, sia di produzione propria che straniera. Infatti, carte e libri devono costantemente rappresentare o prospettare la realtà effettiva e contingente della situazione di tutti gli elementi e le realtà che concorrono, come abbiamo detto, alla sicurezza e alla condotta della navigazione. All'adempimento di tutte [illegible] suddette mansioni attendono Ufficiali della R. Marina, diretti [illegible] ammiraglio o capitano di vascello, professori universitari, funzionari tecnici civili ed un congruo numero di abilissimi operai [illegible]izzati.

D[illegible] pochissime antiquate carte nautiche delle coste nazionali esis[illegible] fondazione del Regno (alcune del Veneto, dell'Adriatico, [illegible] di Liguria, Sardegna ed altre della Sicilia), si è giunt[illegible] numerosissime campagne idrografiche, organizzate e dirett[illegible], a raccogliere 354 carte nautiche, con 154 piani inseri[illegible] suddivise: 22 carte generali, 72 del Mar Ligure e alto Tir[illegible] del basso Tirreno e Jonio, 94 dell'Adriatico, 22 della Libia, [illegible] Isole Italiane dell'Egeo, 22 del Mar Rosso, 17 del Golfo di Aden [illegible] dell'Oceano Indiano (costa Somala), 4 dei laghi italiani, [illegible] Cina (Costa E), 3 del Sud America, 3 dell'Oceano Glaciale Artico (Spitzbergen), 4 speciali (proiezione conica dell'Oceano Atlantico settentrionale, planisfero dei fusi orari, isogone del [illegible]eo, segni convenzionali).

Fra le numerose pubblicazioni ricordiamo:

I *Portolani del Mediterraneo* (9 volumi, più uno in corso di stampa) e *dell'Africa Orientale Italiana* (2 volumi); l'*Elenco dei Fari, fanali e segnali da nebbia* (Mediterraneo, Mar Nero, Mar Rosso, Golfo di Aden, Oceano Indiano) e quello dei *Segnalamenti marittimi diurni*; i *Radioservizi per la navigazione* (2 volumi); le *Effemeridi astronomiche ad uso dei naviganti;* le *Maree e correnti di marea;* il *Manuale dell'ufficiale di rotta*; quello di *Meteorologia nautica*, ecc.; gli *Avvisi ai naviganti* (dei quali

INDICE GRAFICO DELLE CARTE GENERALI.

Le Carte Nautiche rappresentano, nei limiti del possibile ed a mezzo di segni convenzionali e denominazioni abbreviate, tutto ciò che si scorge dal mare al momento della bassa marea. Contengono indicazioni relative al fondo del mare (profondità, qualità del fondo), secche, bassifondi, maree, correnti, frangenti, vortici, boe e segnalamenti diurni, rotte consigliate, allineamenti e rilevamenti di sicurezza, zone proibite o riservate, scafi affondati pericolosi alla navigazione, vedute di costa, stazioni R. T., ecc., nonchè il valore della declinazione magnetica ed altre avvertenze. Tanto più la scala è grande, maggiore è il numero dei particolari che essa contiene. Esistono poi carte speciali (carte piloto, carte gnomoniche, ecc.).

diciamo più avanti), poi libri, diagrammi, moduli relativi all'astronomia geodetica, alla cartografia, all'idrografia, alla meteorologia, all'oceanografia, ecc., nonchè un elegante ben ordinato Catalogo di tutte le edizioni via via pubblicate dall'Istituto Idrografico.

Gli *Avvisi ai naviganti* sono periodicamente pubblicati per tutti i mari del globo, e sono compilati in base alle informazioni che l'*I. I.* riceve dalle autorità italiane e dai comandi di navi italiane da guerra e mercantili, nonchè in base agli avvisi diramati dalle altre Nazioni. Essi contengono informazioni sui cambiamenti subìti dalle segnalazioni marittime, sui pericoli scoperti (scogli, bassifondi, ecc.) e in generale tutte le notizie che interessano il navigante e modificano carte, portolani, elenchi di segnalamenti marittimi, radioservizi, ecc. Quando la diffusione di tali notizie ha carattere d'urgenza, si provvede alla loro trasmissione mediante *Avvisi urgenti*, che vengono telegrafati alle Autorità portuali e *lanciati all'aria* per le navi in navigazione a mezzo di stazioni marconigrafiche.

Se per molti anni poterono considerarsi sufficienti, ai fini di un modesto traffico, le carte ed i segnalamenti della costa Somala, difficile e poco nota, ora, aumen-

ANEMOMETRO. (Fot. Metvan)

LA R. NAVE IDROG[illegible] [illegible]AGHI » (Arch. Fot. C.T.I.)

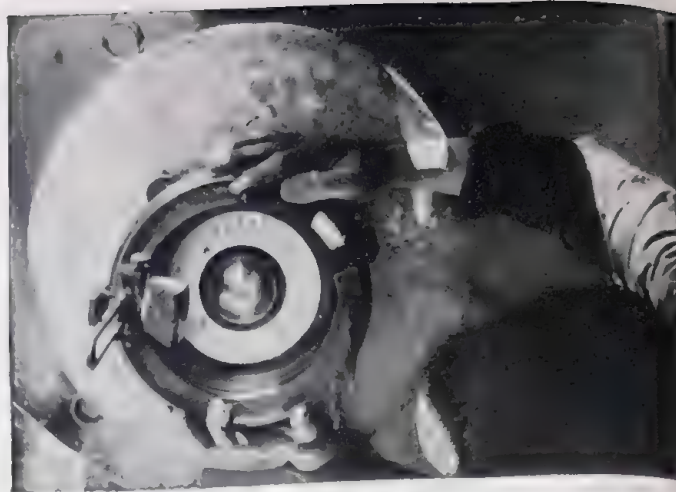
tate le esigenze dell'Africa Orientale Italiana, ciò non è più possibile. Per ovviare a tale lacuna e risolvere il problema in modo totalitario, la R. Marina, e per essa l'Istituto Idrografico sta ora approntando mezzi e navi per una grande campagna idrografica lungo tutto l'ampio litorale della nostra Somalia.

Quattro spedizioni, dirette da un capitano di corvetta e guidate ciascuna da un tenente di vascello, sono già nelle zone loro affidate: tre di esse attendono alla triangolazione lungo la costa da rilevare, alla topografia della linea di costa e alla sistemazione dei segnali di scandaglio. La 4ª si occupa della determinazione di stazioni astronomiche e di misure magnetiche lungo i tratti Dante-Bender Kassim e Mogadiscio-Ras Chiambone.

Quanto prima partiranno per quei mari due navi idrografiche: probabilmente la *Magnaghi* e la *Cherso*, le quali appoggeranno le imbarcazioni destinate a lavorare sotto costa ed eseguiranno gli scandagli al largo.

Si progettano carte nautiche a scala di *1:300 mila* e piani degli ancoraggi a scala *1:20.000*.

Il lavoro sarà lungo, duro e difficoltoso, come ognun può immaginare: ma sarà certo condotto a buon fine con quella passione, e intelligenza che la nostra Marina ha dimostrato in ogni contingenza.

ANTONIO CALEGARI

VERIFICA DI UNA BUSSOLA A LIQUIDO, COSTRUITA DALL' I. I.

CANNONE PEL TIRO AUTOMATICO DEL SEGNALE DI MEZZOGIORNO.

(Fot. Metvan)

GENOVA E IL MONTE DI PORTOFINO - FOTOGRAFIA PRESA DALL'I. I. CON LASTRE ALL'INFRAROSSO. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

DURANTE LE [illegible] COSTIERO. ***(Fot. Metvan)***

ARCIPELAGO DELLA GALITA: GLI SCOGLI DEL GALITONE.

(Arch. Fot. C.T.I.

PESCATORI D'ITALIA IN BARBERIA

VIAGGIO ALL'ISOLA DELLE ARAGOSTE

Il nome odierno della Galita è quanto rimane del greco *Megà lithos*, col quale gli antichi geografi indicavano questo «gran sasso» emerso dalle acque sul mare che divide la Sardegna dalla costa africana.

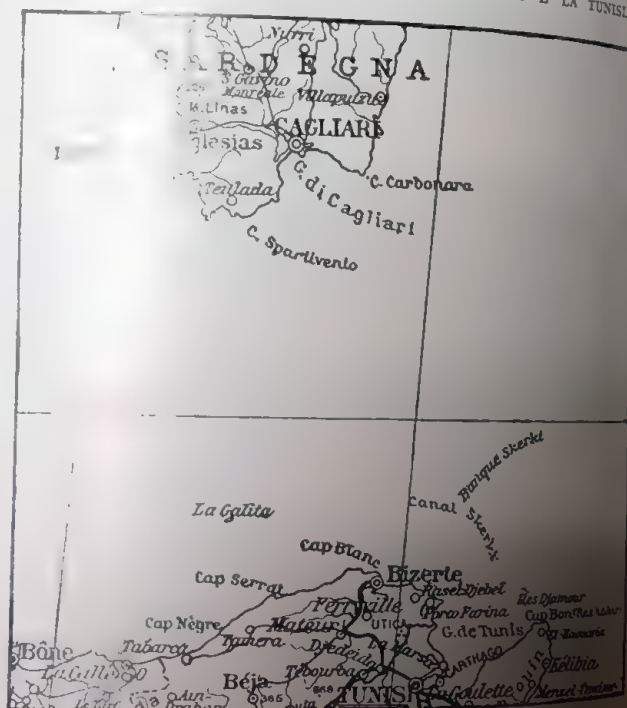
Si tratta di un'isola vulcanica, lunga sei chilometri ed elevata circa 400 metri, la quale forma un piccolo arcipelago con un gruppo di scogli che le sorgono intorno. Il Capo Serra, tra Biserta, e Tabarca, ne dista circa diciotto miglia.

Questo masso basaltico, sferzato in pieno dalle onde del Mediterraneo, non avrebbe forse una storia se non emergesse in una zona famosa in ogni tempo per la straordinaria ricchezza dei suoi fondi marini.

Al giorno d'oggi vi approdano nella buona stagione le flottiglie degli aragostieri; ma la caccia al succulento crostaceo non è che un ripiego a cui i pescatori si sono vôlti da quando cominciò a declinare l'industria del corallo.

I primi trattati che regolano le relazioni fra le Repubbliche marinare d'Italia e i sovrani di Tunisi fanno già menzione della pesca di questo nobilissimo prodotto. Nel XII secolo i Pisani avevano stabilito, a questo scopo, una base nell'isola di Tabarca. Successivamente, in seguito all'inasprimento della guerra di corsa, la pesca sulle coste africane ebbe probabilmente un arresto fino a quando l'occupazione di Tabarca da parte dei Genovesi ed i trattati del sedicesimo e diciassettesimo secolo offrirono di nuovo la possibilità dello sfruttamento di questo mare.

La Compagnia Reale d'Africa, con sede a Marsiglia, che già possedeva diversi empori sulla costa africana, profittò quasi incontrastata d'ogni concessione, pagata del resto largamente al Go-

L'ISOLA DELLA GALITA, FRA LA SARDEGNA E LA TUNISIA.

VELIERO CON FONDO A VIVAIO PER IL TRASPORTO DELLE ARAGOSTE. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

verno di Tunisi. Ma non per questo s'interruppe la tradizione migratoria di nostri connazionali sulle coste barbaresche, poichè la Compagnia Reale [illegible]va i pescatori tra gli Italiani stabiliti [illegible] La Calle, in Algeria, e tra quelli che giungev[illegible] anno dal Napoletano con le bilancelle [illegible]ralline ».

Della Galita raramente si fa menzione sui documenti ufficiali, ma i resti delle costruzioni, ancora visibili, dimostrano quanta parte avesse quest'[illegible] nella vita commerciale dell'epoca. Pare [illegible] i magazzini si stendessero per circa cinquecento metri di facciata, mentre la cosiddetta Capitaneria consisteva in una costruzione a due piani, con grandi sale ed un porticato a colonne di granito rosa, i cui resti si potevano ancora ammirare nel 1920, anno in cui le ultime colonne furono trasportate in Italia da pescatori na[illegible]

L'in[illegible] stabilimenti dovette essere di[illegible]ccato [illegible] allorchè la guerra tra la Fran[illegible]a ed A[illegible]scià provocò la distruzione di tut[illegible] gli em[illegible] della Compagnia Reale in terra di Tunisi. I [illegible] della capitaneria portavano an[illegible]ra, fin[illegible] anno addietro, i fori con entro [illegible] palle [illegible]ate dagli sciabecchi beylicali.

Al pr[illegible] secolo scorso una compagnia [illegible]glese [illegible]tituirsi ai Francesi; ma poco più tardi [illegible]o di nuovo, nelle stesse acque, Francesi, [illegible]i, Toscani e Genovesi in con[illegible]renza [illegible]

La Ga[illegible] allora abitata stabilmente, ma diven[illegible] la buona stagione, un rifugio ed [illegible] rifornimento d'acqua per le bilancell[illegible]lentieri si attardavano sui bassifondi ci[illegible]anti, ricchi di ottimo corallo.

Verso il 1867 due pescatori di Ponza, residenti a La Calle, decisero di stabilirsi nell'isola, allora coperta di boschi, nei quali vivevano conigli, galline e capre selvatiche.

I due Ponzesi presero dimora nelle grotte naturali che si aprono sulla baia esposta a mezzogiorno e si diedero a coltivare l'altipiano. I primi prodotti agricoli furono scambiati con le coralline di passaggio, a condizioni molto onerose per le barche, tanto che gli armatori se ne lamentarono con l'autorità tunisina, la quale mandò una tartana sul posto. I nuovi coloni furono chiamati a bordo e condotti alla Goletta. Soltan-

E' FINITA LA STAGIONE: SI RIPORTANO A TERRA LE NASSE.

to dopo un anno di forzato esilio essi ottennero di tornare con le famiglie alla loro diletta isola.

Ai pescatori di Ponza si aggiunse un abitante della Calle, chiamato Croce e, più tardi, verso il 1890, un altro Ponzese, chiamato Vitiello. Da queste quattro famiglie discendono le 250 persone che popolano l'isola ai nostri giorni.

Quando la Francia decise l'occupazione della Tunisia, Antonio D'Arco fece un viaggio a Roma, dove vendette molte monete antiche trovate alla Galita e, raccontano i suoi discendenti, chiese al Governo di poter issare sull'isola barbaresca la bandiera italiana. Ma tornò, il vecchio pescatore, senza avere ottenuto la desiderata investitura quale... vicerè della terra ch'egli credeva fosse di sua proprietà per diritto del primo occupante.

Poco tempo dopo, un avviso francese gettava l'ancora nella baia e salutava con ventun colpi di cannone la bandiera piantata a terra da un picchetto di marinai. Il vecchio Mazzella, tuttora vivente, racconta di aver dovuto trattenere Antonio D'Arco, il quale, all'avvicinarsi della nave [illegible]cese, aveva impugnato il suo [illegible]cile da caccia e si preparava a scendere sulla spiaggia per difendere con le armi il proprio regno.

IL CAPO LA GUARDIA. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

Croce, nato a La Calle, e quindi per nascita cittadino francese, fu nominato fiduciario della Repubblica, con [illegible] di rappresentanza di franchi 1,20 al giorno. [illegible] 900 giunse nell'isola il primo ed unico fun[illegible] di comandante del porto.

[illegible] rancia aveva costruito, sopra uno scoglio [illegible] o faro del Galitone.

[illegible] colo scorso, il corallo pescato alla Galita era ancora [illegible] ato e pagato cento franchi al chilo, mentre quello della costa vicina ne valeva soltanto cinquanta. Il prodotto di ogni stagione era venduto verso Natale a barche venute appositamente da Cagliari. Poi la richiesta cominciò a venir meno, finchè la scoperta dei banchi di Sciacca in Sicilia dette l'ultimo colpo alla pesca del corallo in Barberia.

Invano fu cercata la spugna come nuova risorsa; i pecatori specializzati trovarono l'isola troppo esposta alle [illegible]randi correnti marine, che strappano le vegetazioni ap[illegible]ate. Infatti, la spugna cresce di preferenza nel[illegible] più riparate. L'aragosta, fino allora [illegible] no locale, divenne l'unica risorsa per [illegible] della Galita, i quali cominciarono ad organiz[illegible]one.

[illegible] poletane, o meglio ponzesi, si trasforma[illegible] non cessarono di comparire all'inizio della sta[illegible] partecipare alla nuova industria. Erano, un[illegible] lunghe e pericolose crociere compiute ogni anno [illegible] coli scafi con lo spirito di sacrificio e di sobrietà che [illegible] la nostra gente. Oggi il viaggio e la pesca sono

« AL NOSTRO PADRONE GENEROSO, I SUOI [illegible] LIBERATI RICONOSCENTI ». *(Arch. Fot. [illegible]*

LA GROTTA NELLA QUALE VISSE ANTONIO D'ARCO. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

vivaio, le trasporti nei luoghi di consumo. Per disposizione dell'autorità tunisina, la metà della produzione deve essere venduta nel paese ed è sbarcata a Biserta; l'altra metà è trasportata a Port Vendre, presso Marsiglia, dove è venduta [illegible] maggior profitto. La produzione media dell'isola oscilla intorno ai 300 quintali all'anno. I pescatori vendono le aragoste a dieci franchi al chilo, ma questo prezzo li compensa appena delle loro fatiche, poichè col guadagno della stagione debbono vivere per tutto l'anno.

L'arrivo alla Galita, a bordo del veliero partito la sera [illegible] da Biserta, avviene nelle prime ore del mattino. L'isola [illegible]unziata dal fuoco intermittente del Galitone, si delinea al [illegible]re dell'alba come un immenso cetaceo addormentato. Più da presso, la costa apparisce in tutta la sua nuda crudezza di masso stagliato a picco sul mare glauco e mobilissimo intorno agli scogli che inanella di spuma, senza compromessi meno schietti di alghe o di fondi sabbiosi.

Do[illegible] La Guardia si apre l'anfiteatro della rada esposta a [illegible] bianche casette dei pescatori [illegible] tra le barche e le nasse, che [illegible] sassosa

[illegible] per pochi [illegible] dell'anno [illegible]

[illegible] le ed i [illegible] accen-[illegible]

[illegible] pescato-[illegible] ca la sua famiglia [illegible] gione... ».

N[illegible] vi s[illegible] spaccio dei generi di privativa, la proprietaria sa ricevere i rarissimi forestieri che capitano nell'isola. I quali forestieri, se giungono d'estate, hanno la fortuna di trovare alla chiesa il Parroco della Pêcherie, presso Biserta, a cui sono affidati questi fedeli, distanti cento chilometri dalla sua residenza abituale. E' inutile aggiungere che nella chiesa fa bella mostra di sè una statua colorata di San Silverio, protettore di Ponza.

Nel presbiterio il sacerdote ha raccolto un piccolo museo archeologico, frutto delle sue intelligenti ricerche. Si apprende così che l'isola è stata abitata fin dall'età della pietra e che era già un centro importante al tempo della civiltà libica, come dimostrano le steli funerarie trovate in un cimitero dell'epoca. Vi sono, quindi, passati i Fenici, e finalmente i Romani, che vi hanno lasciato le traccie più numerose. Il Parroco ha, infatti, ritrovato una strada ancora in qualche tratto selciata, varî frammenti architettonici, nonchè numerosi sepolcreti, nei quali pare si rinvengano spesso delle monete, di cui le ultime ricordano la dominazione bizantina. Strano che non sia rimasta alcuna traccia della dominazione islamica.

Tra le iscrizioni latine, una, rozzamente incisa nel sasso, reca le seguenti parole: « Al nostro padrone generoso, i suoi schiavi liberati riconoscenti ». Che sia un documento del tempo in cui il cristianesimo trasformava insensibilmente la vita dei popoli?

L'altipiano, che si stende sulla parte orientale dell'isola, è ora coltivato dagli abitanti, che cercano di compensare con lo sfruttamento della terra lo scarso rendimento della pesca.

Sugli scoscendimenti si inerpicano branchi di caprette guardate da bambini scalzi e sorridenti.

La sera, dinanzi alla porta

di casa, nella buona stagione, e intorno al fuoco quando l'isola è sferzata dalle bufere invernali, questa gente si raccoglie per ascoltare i racconti degli ultimi arrivati da Ponza o dai porti vicini.

La punta a Ponente della baia è segnata sulla carta col nome di Punta della Madonna. Tale denominazione deriva dal fatto che l'erosione del mare ha prodotto sulla roccia una specie di bassorilievo, che fa pensare ad una figura di Madonna col Bambino. I vecchi pescatori raccontano che, prima ancora di stabilirsi alla Galita, Antonio D'Arco si trovava con tre barche coralline alla fonda nel punto più interno della baia, quando si sentì chiamare per nome. Si svegliò, ma vedendo i compagni tutti addormentati, credette ad una illusione e tornò a dormire. L'appello si fece sentire ancora due volte. D'Arco allora svegliò gli equipaggi e si portò con le imbarcazioni sotto il bassorilievo della Madonna, dal lato opposto della Baia. Pochi minuti dopo avvenne la immensa frana di tutto un [illegible], che scivolò in mare nel punto dove si trovavano prima le barche. Doppiando la punta, ogni pescatore si [illegible] con riverenza.

[illegible] storie raccontano i [illegible] parlare pacato: [illegible] sottomarini tede[illegible] grande guerra, [illegible]rono d'acqua [illegible] del guar[illegible] isolotto vi[illegible]no poteva [illegible] furiosa [illegible] parecchi gior[illegible] senza il [illegible] amica. [illegible] dell'om[illegible] della R. [illegible] nel 1923, giunta per [illegible] qualche ora [illegible] giorni, fino a [illegible] di bordo [illegible] piccola isola [illegible] ammalata.

LA CONVULSA ASPERRIMA STRATIFICAZIONE GRANITICA DELLA PUNTA DEL CAVALIERE.

Gli ufficiali e i marinai che erano in quel tempo a bordo della « Varese » ricorderanno il commovente episodio per tutta la vita, e chi sa quante volte lo avranno raccontato, nell'intimità delle loro famiglie, alle loro donne e ai loro figliuoli inteneriti!

Mentre i vecchi isolani conversano sulle soglie, i giovani ballano al suono d'una pianola...

LICINIO VESTRI

ABITAZIONI TROGLODITICHE, ORA ADOPERATE COME STALLE. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

MASTRO GIORGIO DA GUBBIO

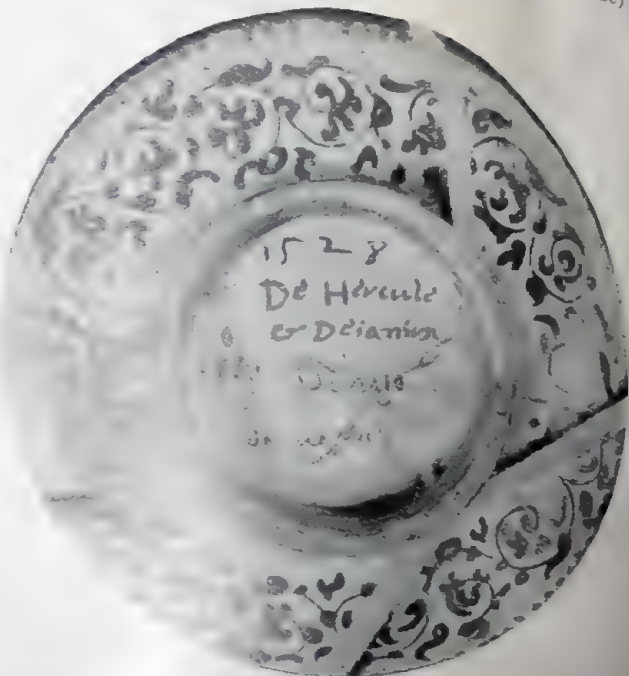
Sfidando i pericoli del mare e quelli, ben più gravi, dei corsari, i mercanti italiani si recavano, nella seconda metà del quattrocento, all'isola di « Maiolica » oggi Maiorca — che era l'emporio di scambio dei prodotti italiani e spagnoli — soprattutto per acquistare e recare in Italia le iridescenti ceramiche ispano-moresche, che erano le preferite dalle nobili e fastose famiglie italiane in gara fra loro, nel pieno fulgore del Rinascimento, per arricchire i loro palazzi non solo di opere d'arte, ma anche di suppellettili pratiche ed insieme preziose.

Per quanto, infatti, le fornaci italiane producessero in quell'epoca ceramiche adorne di fini ed originalissime decorazioni e storie, dipinte con una gamma varia e bellissima di colori, ancora non si era riusciti ad ottenere le vernici a riflessi, delle quali si conosceva l'uso nelle officine ispano-moresche, i cui prodotti si chiamavano, dal luogo della loro principale provenienza, « maioliche », termine che servì in seguito per tutte le ceramiche smaltate e dipinte.

Ma un popolo come il nostro, che aveva tradizioni ceramistiche millenarie, non poteva non emulare i vasai moreschi, che dall'oriente avevano portato in Spagna un genere d'arte ceramica rimasto, per molto tempo, senza confronti.

Ed ecco che, nel primo quarto del cinquecento, in Gubbio, la bella e monumentale cittadina dello Stato di Urbino, (e quasi contemporaneamente anche nel castello umbro di Deruta, le cui officine adottavano però una tecnica tutta diversa), un oscuro vasaio, che si firmava « Mastro Giorgio », incominciò a produrre nella sua fornace maioliche dipinte con i più svariati colori entrati nell'uso delle fornaci italiane, ma decorate pure a colori che, esposti ai giochi di luce, mandavano vividi riflessi e apparivano ben diversi e migliori di quelli usati nei pezzi di fattura ispano-moresca, ormai in decadenza, sia per cause locali, sia per la concorrenza di quei nuovi prodotti ed anche perchè il loro colore a lustri incominciava a perdere il suo tono aureo per assumere sempre più quello del rame.

Chi era e d'onde veniva questo artefice che si ergeva e si distingueva di colpo sulla miriade dei figuli, intenti a creare in molti luoghi d'Italia i loro miracoli ceramici?

PIATTO CON LA SCENA DI « ERCOLE E DEIANIRA » IN CUI SI RISCONTRA ANCHE L'USO DEL COLORE « ARGENTO » A RIFLESSI. E' DA CONSIDERARSI IL PEZZO PIU' RIUSCITO, FRA QUELLI IRIDIATI DA M. GIORGIO. *(Fot. R. Soprintendenza, Firenze)*

RO[illegible] SOPRASTANTE CON DECORAZIONE A FIORAMI[illegible]E DEL SOGGETTO E FIRMA ESEGUITI DA M. GI[illegible]. *(Fot. R. Soprintendenza, Firenze)*

[illegible] tempo lo circondò un velo di mistero e [illegible]ola quasi di leggenda; ed anche quando si cercò, con indagini archivistiche e critiche, di [illegible]arne la figura e l'opera, queste apparvero anche più incerte e causa dei pareri contra[illegible]ti degli studiosi, non troppo specializzati nell'arte vasaria, la quale, sebbene una delle più importanti, fra le minori, era ed è tuttavia una delle meno note e definite, poichè il suo studio e la sua conoscenza esigono una severa e molteplice preparazione, speciali attitudini critiche e, soprat-

PIATTELLI NUZIALI CON FIGURE DI AMORINI E DECORAZIONI ESEGUITE DA UN PITTORE DI CASTEL DURANTE E DECORATE DI COLORI A RIFLESSI NELLA BOTTEGA DI M. GIORGIO ANDREOLI. *(Museo di Pesaro)*

[illegible] A RILIEVI BRUNEGGIATE IN COLORI A RIFLESSI NELLA BOTTEGA DI M. CENCIO ANDREOLI. I PEZZI [illegible] CHIAMATI COMUNEMENTE « GIORGINI ». *(Museo di Pesaro)*

[illegible] scenze tecniche. Nel secolo [illegible] stro Giorgio da Gubbio ve[illegible] non solo un abilissimo vasaio, [illegible] inventore — in Italia — del [illegible] i colori a riflesso nelle cera[illegible] tore di bassorilievi in terra[illegible] del tipo di quelli robbiani; men[illegible] più recente, alcuni critici, [illegible] cercarono di dimostrare [illegible] era stato un modellatore, ma [illegible] tore di maioliche, stimando [illegible] perizia si fosse limitata all'opera [illegible] officina, concedendogli però il vanto di avere scoperto il modo di dare speciali colori a riflesso sulle ceramiche: si andava cioè da un estremo all'altro; ma, grazie a studi e indagini recenti, si può oggi avere qualche dato sicuro su lui e sulla sua arte.

Senza seguire gli zelanti eruditi nelle loro dissertazioni e discussioni, tendenti a stabilire il luogo di nascita di Mastro Giorgio ed il suo casato, e attenendoci agli ultimi documenti scoperti, si può oggi asserire che egli apparteneva alla famiglia degli Andreoli e che era (e questo, forse, sarà per molti una sorpresa) un autentico Lombardo, essendo nato ad Intra, sul Lago Mag-

aumentare il personale della sua officina, ove lavoravano, oltre il fratello Salimbene, i propri figli Ubaldo, pittore, e Cencio, che ereditò poi da lui il segreto dei colori a lustro, e che gli succedette nella direzione dell'officina, ma anche figuli e pittori di lustri, come un Giovanni di Luca da Castel Durante ed un Federigo da Urbino, di cui ci parlano i documenti, senza poi contare che Maestro Giorgio decorava nella sua officina, con i suoi colori a riflesso, pezzi in altri luoghi prodotti e del tutto dipinti (come è noto i lustri metallici si ponevano negli esemplari completamente finiti e si ottenevano con una terza cottura oltre le due richieste dalla comune [illegible], che gli venivano inviati per abbellirli con quel genere di decorazione.

PIATTELLO CON S. GIUDA GUERRIERO. E' UN PEZZO, DOVUTO ALL'ARTE DI M. GIORGIO, IN CUI IL GIOCO DEL FUOCO HA DATO EFFETTI MERAVIGLIOSI AI RIFLESSI DEI COLORI. *(Museo di Pesaro)*

Nel [illegible] Maestro Giorgio [illegible] perchè, essendo [illegible] morto vecchissimo 17 anni dopo — si ritirò dalla direzione della sua officina, cedendola al figlio Vincenzo, che ne divenne capo [illegible] nome di Mastro Cencio, e si dedicò soprattutto alla iridatura dei pezzi in essa prodotti, su cui [illegible] seguendo l'uso paterno, la sua sigla, e cioè [illegible] in cui si possono veder compendiate le [illegible] lettere del suo nome (V I N). Ma le [illegible] diventavano sempre più scadenti ed [illegible] mai fabbricate in serie, mediante stampi [illegible] si potevano ottenere dei rilievi, che [illegible] la bellezza.

Q[illegible] — che nel gergo antiquario si chiam[illegible] chiamano « giorgini » — erano del gen[illegible] « da pompa », perchè usato solo per [illegible] del tipo detto « amatorio », al quale appar[illegible]vano i pezzi con emblemi o motti amoros[illegible] figurazioni simboliche.

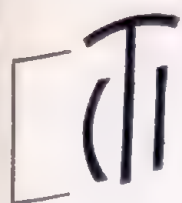
Un'[illegible]ne di serie della fornace degli Andreoli era quella di ciotole e piatti con emble[illegible] carattere religioso o con immagini di San[illegible]vano messe in vendita nei luoghi dove esistevano Santuarî, specie in Assisi.

La [illegible] della officina degli Andreoli non era dovuta solo all'allontanamento di Maestro Giorgio ed alla minore abilità dei figuli che vi lavoravano. La produzione di maioliche a riflessi non era più una novità, essendo fabbricate sia a Deruta ed a Gubbio e segnatamente da un Maestro Vittorio, detto « Prestino », sia in altri luoghi, come in Gualdo e Santanatoglia.

Ma, soprattutto, il favore dei mercanti e delle nobili e ricche famiglie si orientava verso « le credenze », cioè servizî completi da tavola, che si producevano specialmente in Urbino, decorati a raffaellesche grottesche, ed i più fini con storie a soggetto storico, sacro e mitologico, eseguite da pittori abilissimi, che le copiavano da stampe o da disegni avuti da intagliatori o da artisti. Questi servizi, fabbricati specialmente nell'officina urbinate dei Fontana di Castel Durante, erano veri tesori di arte ceramica, — che potevano essere usati in occasione di banchetti o di conviti di eccezione — ed erano commessi, ed anche disputati, dalle più signorili e ricche famiglie italiane e straniere: quelle più modeste non acquistavano ormai più i pezzi fatti a scopo ornamentale, ma le maioliche di uso, le quali, pur avendo solo

BOLOGNA - GRANDE PIATTO CON LA
SENTAZIONE AL TEMPIO » DIPINTO DA
URBINO E DECORATO CON COLORI A
STRO GIORGIO DA GUBBIO. - SOTTO, IL
EDESIMO PIATTO CON DECORAZIONE IN
D'ORO » ESEGUITA DA MAESTRO GIOR-
« 1532. M(AESTR)O G(IORGI)O - FI-
LA DICITURA PROVA CHE M. GIORGIO
AIOLICA », CIOE' COMPLETAVA CON DECO-
LORI A RIFLESSI PEZZI DIPINTI DA ALTRI
(Fot. A. Stanzani, Bologna)

carattere decorativo, mettevano una nota di colore e di eleganza. ...ta, dunque, la ragione principale del... cadenza del genere d'arte creato da Ma... Giorgio. Ma tale decadenza era per più ...gioni inevitabile, e il vecchio Maestro dovette subirla inerte ed impotente, pur consapevole di aver creato una fonte di bellezza inimitabile ed eterna.

ALESSANDRO DEL VITA

Vita della Consociazione

NOMEN ATQUE OMEN

Sebbene, dopo l'alta approvazione del Duce, sia ormai superfluo intrattenersi ancora sulla determinazione che italianizza il nome del nostro Sodalizio, pur tuttavia per quei Soci che ci hanno chiesto chiarimenti e fatto proposte di altre denominazioni, ecc., pubblichiamo queste note esplicative.

L'annuncio della trasformazione, ormai compiuta, dell'antica denominazione di TOURING CLUB ITALIANO in quella di CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA ci ha procurato numerosissime lettere, che ci sono giunte molto gradite. Fa sempre piacere sentire intorno a noi l'interessamento caloroso e spontaneo che accompagna ogni nostra manifestazione, perchè indizio sicuro e confortante dell'alacre spirito dei Consoci e del loro affettuoso attaccamento alla istituzione che ci unisce in così alta coscienza e missione di italianità. Ma il piacere è stato tanto più vivo questa volta in quanto il nostro atto toccava una materia piuttosto delicata. Noi non diremo con Sancio Panza che il « nome è tutto »; ma diremo con Plauto che il nome è, almeno, « augurio e presagio »: *nomen atque omen.* Una istituzione è quella che è, ma è bene che il suo nome dica esplicitamente quello che vuol essere.

A questo proposito, però, un Socio ci scrive: « Alla sentimentalità mia di vecchio Socio la notizia del mutamento ispira un senso di nostalgico rammarico, perchè l'antico nome accompagnò il Sodalizio nel glorioso cammino compiuto; ma alla pura italianità dell'Istituto era necessario il nome [illegible]amente italiano che con tanta genialità è [illegible] scelto. Sento quindi il dovere di plaudire a[illegible]zione presa e di esternare il mio compia[illegible] vivissimo ». Comprendiamo il rimpianto [illegible] vecchia insegna. E' un sentimento che [illegible]mo, poichè in tutto ciò che ha già [illegible]ne c'è sempre qualche cosa di caro [illegible] sacrificare. Ma, come giustamente [illegible] vecchio Consocio, in questa fase d[illegible] generale non potevamo lasciare [illegible]tuzione sotto l'etichetta di un n[illegible] quando potevamo dargliene uno [illegible]che nel suono, ciò che siamo e vogl[illegible] *Nomen atque omen!* E su questo p[illegible]gliamo dire sull'opportunità di trasfor[illegible]stra denominazione — la quasi totalità [illegible] che ci hanno scritto si mostrano pien[illegible] consenzienti.

I g[illegible]ece, non sono altrettanto unanimi sulla scelta del nuovo nome. Qualcuno osserva che esso è piuttosto lunghetto, specie in confronto al precedente: 13 sillabe invece di 7. Ma perchè, se proprio si vuol fare economia di fiato, non chiamare il Sodalizio con le 3 lettere che compongono la sua sigla? Tu dici *Enit, Eiar, Stipel, Snia, Raci, Riv,* ecc. ecc.: al modo istesso dirai *C. T. I.* Ma ecco che altri ci domanda come la sigla deve esprimersi foneticamente. Rispondiamo: proprio come la trovi scritta. Sono tre lettere dell'alfabeto che, una per una, si pronunziano *ci-ti-i.* Si facciano, cioè, sentire ben distinte le tre sillabe *ci-ti-i,* come si fa *Ci-gi-e* (Compagnia Generale di Elettricità), *Effe-Enne* (la celebre marca belga di armi, cicli e motocicli), *Esse-Kappa-Effe* (SKF).

Qualcuno avrebbe preferito *Ente.* Ci avevamo sulle prime pensato anche noi, ma considerammo che *Ente* è locuzione di senso troppo lato per rispondere al caso nostro. Infatti, ente è l'*ens* di Seneca; è come dire *essente,* quel che è. Scrive il Varchi: « Tutto l'ente, cioè tutte le cose che sono ». E il Tommaseo: « Il divenire dello Hegel concilia l'Ente e il Niente ». Ricordiamo inoltre le espressioni più usate ed abusate: *Ente supremo, ente ragionevole, ente immaginario,* ecc. La parola, come si vede, è adoperata quasi sempre in senso assoluto o filosofico, riferendosi spesso a cose astratte, universali. E questo non era assolutamente il caso nostro. Per cui, scegliendola, saremmo incorsi sia nel pericolo che assumesse quell'altro suo particolare significato giuridico, in rapporto allo Stato, che il vocabolo è venuto oggi acquistando; con in più l'inevitabile confusione fra il nostro Sodalizio e l'*Enit* (Ente Nazionale Industrie Turistiche), organo del Ministero della Cultura Popolare.

« Perchè non Società? », ci chiedono altri. Perchè, rispondiamo, questa denominazione poteva, così come *Compagnia,* da altri proposta, se non implicare, richiamare, per l'uso che se ne fa, un carattere commerciale o, comunque, professionale, che noi non abbiamo. Altri ancora avrebbe preferito *Circolo.* Ma questa parola significa propriamente « crocchio » e « adunanza » (« se ne fanno in piazza » dice l'Aretino) e rende, soprattutto, l'idea di una unione di persone in un luogo. Spieghiamoci con un esempio. Udendo parlare di *Circolo degli artisti,* voi non pensate a una unione spirituale di artisti di tutta Italia; pensate, piuttosto, a un ritrovo effettivo di artisti

in Milano o in Roma o altrove. Non è forse così?

Ma a questo punto salta su un lettore dalla inesorabile dialettica, per obiettarci: « Non è forse *circolo* l'esatta traduzione dell'inglese *club*, cioè della parola che avete testè abbandonata? ». Nossignore, *Circolo*, nel nostro idioma, è la precisa versione di *club* soltanto nel senso originario di questo vocabolo, quando cioè, nei secoli scorsi, *club* voleva significare una società di amici e conoscenti, aventi un luogo di ritrovo per riunirsi di tanto in tanto a lieto simposio o in piacevoli conversari o — quando si pensò a circoli letterari, politici, economici — per trattare insieme le questioni del giorno. Società, quindi, ristrette, non di rado difficili ad ammettere nuovi Soci e di carattere eminentemente locale.

Presso di noi questo significato originario si è conservato, sia pure attraverso qualche attenuazione, e in ciò sono concordi tutti i nostri lessicografi, perciò, mentre sono buone le denominazioni *Circolo filologico, Circolo scacchistico, Circolo mandolinistico*, ecc. non si può dire « Circolo Dante Alighieri » per indicare, anzichè una società di dantisti, il Sodalizio nazionale che tutela la lingua e la cultura italiana all'estero.

La parola inglese « Club » — in verità il Larousse pretende si tratti di parola prettamente francese! — ha invece subìto una più radicale trasformazione. Aubrey afferma che nel 1659 gli Inglesi usavano la parole *clubbe* (sicuro, quasi... fiorentinizzando!) per indicare « *a sodality in a tavern* »; altri dice che *club* designa una « *assembly of good fellows* », cioè una brigata di buoni compagnoni. Fra i *clubs* storici d'Inghilterra si ricordano, infatti, quello « della testina di vitello », il « Beefsteack-Club », il « Club dei disgraziati » e quello « dei bugiardi ».

Successivamente, il vocabolo passò a designare anche associazioni di notevole sviluppo e di libero accesso; ed è certo questa una delle ragioni per cui, in tal senso, ha trovato poi larga adozione in molti altri paesi.

Infine, alcuni ci domandano perchè non abbiamo pensato al vocabolo *Comunità*. A costoro lasciamo che risponda la *Enciclopedia Italiana*, la quale per la voce *Comunità* rimanda senz'altro a *monachismo* o a *ordini religiosi*. Dice un vecchio proverbio toscano: « Chi irrita un frate si tira addosso una comunità ». Infatti, i dizionarî (dalla Crusca, al Tommaseo, al Petrocchi, ecc.) si accordano nel definire la « comunità » una società di persone *conviventi* secondo norme stabilite; e tutti gli esempî citati si riferiscono a comunità cattoliche, ebraiche, protestanti, di Santi, ecc. Qualcuno usa comunità per Comune (vedi il Cellini: « La pagherà di certi pochi danari che ha in su la Comunità di Volterra »; vedi la « magnifica Comunità di Fiemme », ecc.): nessuno dei buoni scrittori l'usa per *associazione* o *consociazione* nel senso lato e limpido che hanno questi due vocaboli, il secondo ancor più dell'altro, specie per noi, cui ha permesso di conservare la sigla resa ormai gloriosa da otto lustri di patriottismo cosciente e di fervida attività. La nostra sigla, che ha ormai in sè il valore sintetico e l'evidenza vitale di un emblema, sarà infatti mantenuta intatta anche nella sua forma grafica ormai consacrata dalla tradizione.

A questo punto possiamo permetterci una confessione. Sebbene il nome adottato sia bellissimo, non l'avremmo forse disturbato dal tranquillo sonno che esso dorme nei classici latini e nella Crusca, se lo spirito pratico di chi dirige le sorti del Sodalizio non avesse senz'altro circoscritto la ricerca ai vocaboli con la C iniziale. Le ottime ragioni di questa limitazione le abbiamo già spiegate. E allora, se, per le ragioni suesposte, non si può ricorrere a *Circolo, Comunità, Compagnia, Centro* e, peggio ancora, a *Collettività, Congregazione, Confederazione, Confraternita*, ecc., non restava che adottare quella che, del resto, una volta sottratta alle ombre d'un ingiusto oblio, ci è parsa la più bella e significativa.

Tutto sommato, dunque, e pur essendo grati ai molti che ci hanno scritto sull'argomento, anzi proprio in considerazione di ciò che ci hanno scritto, noi ci sentiamo confermati nella nostra convinzione circa la proprietà e, ci si perdoni la immodestia, la felicità dell'espressione prescelta. A parte il fatto che adottando questa denominazione possiamo considerare intangibile il nostro distintivo (distribuito ormai a quasi mezzo milione di persone!), osserviamo che *CONSOCIAZIONE* è parola di diretta provenienza dall'«aureo latino». Infatti, la vediamo usata in Orazio, in Cicerone, in Tacito, in Livio. Ma non s'usa più, osserva qualcuno. Non è una ragione seria: non dimenticate in proposito quello che ha scritto Orazio nella sua *Arte poetica*: « *Multa renascentur quae jam cecidere... vocabula* ». Verissimo: molte parole che già caddero d'uso rinasceranno, secondo che vuole l'uso stesso, supremo arbitro e moderatore della lingua: « *Usus quem penes arbitrium est et jus et norma loquendi* ». Anche [illegible] afferma che « l'uso è il miglior maestro in tutte le cose ». Provate ad adoperare la [illegible] *consociazione*, invece di sodalizio, istituz[illegible] simili, e vedrete che essa finirà per piacer[illegible] perchè armoniosa, nitida, espressiva. Abbiamo già citato esempi eloquentissimi: la « *Consociatissima voluntas* » di Cicerone è espressione stupenda, che definisce in modo superbo l'unirsi, il fondersi di singole volontà per un fine comune; e non meno conclusivo è il motto scolpito sul cippo del Brennero. Se altri esempi occorressero, — questa nostra scorribanda fra lessici ed enciclopedie ci ha necessariamente sospinti giù giù per la facile china delle esempli-

ficazioni filologiche e bibliografiche — ecco ancora Cicerone, che in una memorabile perorazione accenna alla « *Consociata fides* »; ecco Tacito: « *consociare audaces* »; ecco Livio: « *consociare animos* »; ed infine ecco il Tommaseo, che in pretto italiano chiama la religione « *potente consociatrice delle anime* ». E' quest'ultima la significazione che più ci piace e che noi appunto cercavamo. Per CONSOCIAZIONE intendiamo, infatti, ciò che unisce tutti i nostri animi; il senso della solidarietà in un solo intento e della comunanza in un vasto campo: intendiamo soprattutto un nome che sia « augurio e presagio » delle nuove sorti della C. T. I.: *nomen atque omen.*

IL NOSTRO PROGRAMMA PER IL 1938.

ATTENTI AL 15 NOVEMBRE!

Siamo nell'imminenza del *15 novembre*, termine prescritto dallo Statuto per il rinnovo della quota sociale. Riassumiamo, quindi, per coloro cui fosse sfuggito, « *Il nostro programma per il 1938* », pubblicato nel numero scorso de « Le Vie d'Italia », e ripetiamo l'appello ai Soci di inviarci, senza ulteriore indugio, l'importo della quota, che per il nuovo anno ammonta a L. 22,20 (Estero 32.20), e, in pari tempo, dell'abbonamento alla Rivista, che per il 1938 costa L. 22.50 (Estero L. 40.50), purchè effettuato prima del 15 novembre; dopo, ammonterà a L. 25.50 (Estero L. 45.50). Fra quota e abbonamento, si tratta di mandarci complessivamente, a mezzo del modulo di conto corrente postale allegato a questo fascicolo, L. 44.70 (Estero L. 72.70).

Per tutti i Soci, anche per i Vitalizi — ai quali chiediamo di affrettarsi a rinnovare l'abbonamento a «Le Vie d'Italia» — il *15 novembre* rappresenta dunque una data importante, *una data da non dimenticare!*

Ai Soci sono riserbati, anche per il prossimo anno, vantaggi non soltanto morali, ma anche materiali e pratici. Il primo e più gradito sarà, senza dubbio, la GUIDA DELL'AFRICA ORIENTALE ITALIANA. Questo dono è concesso a tutti i Soci an[illegible] e vitalizi.

I So[illegible] potranno poi scegliersi [illegible] ricco dono: il PREMIO 1938. Accordan[illegible] singolo Socio la facoltà di esprimere le p[illegible] preferenze riguardo al secondo dono, si è [illegible] rendergli accessibile una cospicua parte d[illegible] edizioni di alto valore scientifico e turistic[illegible] cedute soltanto a pagamento.

L'ass[illegible] di questo *Premio 1938* è regolata in d[illegible] modo, a seconda che i Soci siano annua[illegible]

Quant[illegible] Soci annuali, basterà che rinnovino entro il [illegible] novembre la loro iscrizione per il 1938, e [illegible], in più della *Guida dell'A. O. I.*, potra[illegible] sceglersi un altro dono nel seguente elen[illegible]

Premio [illegible] ANNUARIO GENERALE 1938.

E' il ben noto e apprezzatissimo repertorio di tutti i Comuni e delle Frazioni del Regno d'Italia, completamente aggiornato e anche trasformato, p[illegible] di più facile consultazione. Fra l'altro, questa nuova edizione sarà corredata di un *Atlantino*, che in oltre 100 Carte al 500.000 metterà sott'occhio tutto il territorio d'Italia, permettendo di individuare la posizione topografica delle singole località e di riconoscere i servizi di trasporto che le collegano.

Premio 2. CARTA DELL'AFRICA ORIENTALE ITALIANA al milione.

La rete stradale, le opere marittime, idrauliche, minerarie, edilizie, di colonizzazione agraria, di bonifica e di rimboschimento, tutto il piano sessennale di lavori pubblici nell'Impero richiedeva un documento cartografico di consultazione sufficientemente particolareggiato e aggiornato. La nostra Carta al 1.000.000 risponde a queste esigenze: sono 6 fogli, ognuno del formato di cm. 65×100; in totale, circa 4 m. quadrati di superficie disegnata.

Premio 3. GUIDA DEI CAMPI DI BATTAGLIA.

I primi due volumi della serie: Volume I (*Il Trentino, il Pasubio, gli Altipiani*); Volume II (*Il Monte Grappa*).

Premio 4. SEI FOGLI della CARTA D'ITALIA al 500.000, e cioè i nuovissimi Fogli 11, 12 e 13 — che completano la Carta — ed altri 3 Fogli a scelta tra i primi 10 già pubblicati.

Premio 5. UN VOLUME A SCELTA fra gli 8 già pubblicati, della collezione di monografie illustrate ATTRAVERSO L'ITALIA: I. Piemonte; II. Lombardia, parte I; III. Lombardia, parte II; IV. Sicilia; V. Toscana, parte I; VI. Toscana, parte II; VII. Campania; VIII. Puglia, Lucania, Calabria.

Premio 6. CINQUE FOGLI della CARTA DELLE ZONE TURISTICHE D'ITALIA: Il Cervino e il Monte Rosa (al 50.000); La Riviera di Levante da Genova a Sestri (al 50.000); Napoli, il Vesuvio, i Campi Flegrei, Ischia (al 50.000); La Penisola Sorrentina, Salerno, Capri (al 50.000); Il Gruppo delle Grigne (al 20.000).

Al Socio vitalizio, poichè per esso non esiste rinnovazione di quota, oltre alla *Guida dell'A. O. I.*, destinata a tutti i 470.000 Soci della C. T. I. manderemo, a sua scelta, uno dei 6 premi innanzi elencati, purchè soddisfi *ad una qualsiasi delle seguenti condizioni:*

a) da oggi al 30 giugno 1938 procuri 1 nuovo Socio vitalizio o 5 nuovi Soci annuali a *quota 1938;*

b) entro il 15 novembre 1937 si abboni o rinnovi l'abbonamento a LE VIE D'ITALIA (oppure a LE VIE DEL MONDO) per l'anno 1938 e prima del 30 giugno 1938 presenti tre nuovi Soci annuali;

c) entro il 15 novembre 1937 versi l'importo dell'abbonamento cumulativo alle Riviste LE VIE D'ITALIA e LE VIE DEL MONDO (L. 70 complessive) ed entro il 30 giugno 1938 presenti 2 nuovi Soci annuali;

d) da oggi a tutto il 30 giugno 1938, fra abbonamenti e pubblicazioni, acquisti presso la *Consociazione Turistica Italiana*, in una volta sola, per un complessivo importo di L. 100 e presenti 2 nuovi Soci annuali.

Per quei Vitalizi che non volessero concorrere al PREMIO 1938 in una delle forme sopra ricordate, metteremo a disposizione il premio prescelto a L. 10, e cioè ad un prezzo inferiore a quello (già ridotto) in vigore per tutti i Soci unica condizione, che le richieste del premio ci pervengano *entro il 31 dicembre 1937.*

Ed ecco come si procede alla scelta del premio. Il Socio annuale, versando la quota 1938, indicherà quale dei sei Premi desidera di ricevere, usando l'espressione: « rinnovo la quota 1938 e scelgo il Premio N. ... ». Analogamente il Socio vitalizio scriverà: « presento il Socio X Y e concorro al Premio N. ... », ecc.

A coloro i quali non indicassero il premio preferito sarà inviato l'*Annuario Generale 1938.*

Se un Socio, scelta come premio gratuito una delle 6 pubblicazioni offerte in dono, desiderasse acquistarne altre, potrà averle a questi prezzi:

	Alla Sede	*Italia, Impero e Colonie*	*Estero*
[illegible] Generale 1938	L. 15.—	L. 17.—	L. 20.—
[illegible] al 1.000.000	L. 15.—	L. 17.—	L. 20.—
[illegible]	L. 9.—	L. 10.—	L. 14.—
[illegible]	L. 6.—	L. 7.—	L. 10.—
[illegible]	[illegible]	L. 17.—	L. 20.50
[illegible]	L. [illegible]	L. [illegible]	L. 7.—
[illegible]	L. [illegible]	L. 2.50	L. 3.—
[illegible]	L. 2.—	L. 2.10	L. 2.25
[illegible]	L. 10.—	L. 13.50	L. 16.—
[illegible]	L. 2.—	L. 3.—	L. 4.—

Venticinque anni di attività per le fortune del Sodalizio.

Compiono venticinque anni da che il gr. uff. dr. Attilio Gerelli entrò nella famiglia del Touring Club Italiano, portandovi il costante, prezioso contributo di una eccezionale attività. Per commemorare questa data i funzionari e i dipendenti del Sodalizio si sono in questi giorni raccolti intorno al loro Segretario Generale per una manifestazione di plauso e di affetto.

Il dott. Gerelli iniziò la sua collaborazione nel 1912, come aiuto diretto del Presidente; solerte segretario, poi, di Luigi Vittorio Bertarelli nella redazione delle Guide, ne fu compagno inseparabile nelle rapide scorribande in automobile lungo tutta la Penisola, a indagare, osservare, annotare; collaborò anche alla fondazione e al progresso costante de « *Le Vie d'Italia* » per dotare il nostro Paese di un nuovo tipo di rivista inteso a studiare e diffondere il turismo in tutti i suoi aspetti di moto e di vita fisica non solo, ma anche nei suoi riflessi culturali ed economico-sociali: tutto ciò, per dare impulso alla miglior conoscenza della Patria, poichè conoscerne le innumeri bellezze di natura e di arte è amarla e servirla. Dopo questo lungo tirocinio di intenso e appassionato lavoro, agli inizi del 1924 il dott. Gerelli fu nominato Segretario Generale. Questo venticinquennio costituisce un bellissimo ciclo di opere, in cui Egli diede e dà continuamente la più alta dimostrazione delle sue peculiari qualità di costruttore: una calma e un equilibrio di parole e di ragionamenti nei quali, non di meno, sono manifesti i segni dell'intimo ardore; espertissimo amministratore e nello stesso tempo veramente direttore, cioè alfiere e guida; aperto alla visione d'insieme ed esperto nella tecnica dei particolari; nel quotidiano lavoro, a continuo contatto coi dipendenti, una costante urbanità e cortesia di modi che rafforza la sua autorità incitatrice di quello spirito di emulazione e di quell'affetto per [illegible] lavoro cessa di essere un obbligo e un peso per diventare una partecipazione volonterosa e una gioia.

Di [illegible] nti verso il dott. Attilio Gerelli [illegible] ggi interpreti, certi di esprimere [illegible] siero di quanti, membri della nostra [illegible], da vicino o da lontano [illegible] e l'opera sua in questi venticinque [illegible] voro fecondo, così bene spesi, poichè [illegible] hanno fruttificato.

Soci Vitalizi all'ordine del giorno.

La lettera, pubblicata nel numero di ottobre, che cinque Soci Vitalizi fra gli anziani della Consociazione scrissero a commento delle parole del nostro Presidente, accompagnandola con lo spontaneo invio di un contributo pecuniario a conguaglio delle loro vecchie quote con le L. 350 dovute dai nuovi Vitalizi 1938, ha trovato corrispondenza nell'animo di altri, che hanno voluto sollecitamente imitare il gesto significativo. Essi si sono certo domandati se le L. 7.50 di medio apporto annuo ricavato dalle quote di L. 150 e Lire 200, rispondono alle esigenze odierne del Sodalizio e ai benefici che i Soci ricavano per effetto della loro appartenenza alla C. T. I.

Postosi questo quesito, hanno preso sicuramente in considerazione gli aumenti considerevoli subiti dal costo di tutti i servizi e i nuovi oneri che ne derivano; non solo, ma hanno anche tenuto presenti le nuove o rinnovate forme di attività

che il Sodalizio è andato assumendo nel corso degli anni e la necessità che esso acceleri, non rallenti, i tempi della sua già vasta e complessa attività. Ogni sosta sulle posizioni conquistate sarebbe, infatti, indizio di stanchezza, e nella stasi non v'è speranza di vita e di avvenire.

L'appello ai Soci vitalizi dei quattro Anziani che promossero l'allineamento della quota ha trovato subito eco, ed oggi possiamo registrare i nomi dei primi volonterosi che lo hanno raccolto.

Sensibili a questa loro manifestazione di solidarietà, esprimiamo la compiacenza del nostro animo grato, facendo voti perchè l'esempio sia seguito dai vitalizi con quel fervore plebiscitario di cui ci danno prova ogni qualvolta trattasi dell'avvenire e della prosperità del Sodalizio.

Avv. Gr. Uff. Giuseppe Acutis, Torino; A. C., Brescia; Dei Guerra Mario, Civitavecchia; Fenaroli Giovanni, Alzano Lombardo; Rag. Gennaro Fossataro, Roma; Rag. Franco Jacch, Console, Littoria; Marangoni Italia ved. Fattori, Roma; Mongini Carmela, Bombay; Mongini Elisa, Torino; Mongini Urbano, Console, Torino; Dr. Comm. Silvio Armando Neri, C. Console, Torino; Conte Bruno di Prampero, S. Martino al Tagliamento; Dr. Mario Armando Palmieri, Genova; Palmieri Armando di Carlo, Genova; Petri Ottorino, Suna; Dr. Ing. Iginio Tansini, Milano.

La somma necessaria all'allineamento della quota è di: L. 200 per i Vitalizi iscritti fino al 31 dicembre 1931; L. 150 per quelli iscritti a tutto il 31 dicembre 1935; Lire 100 per quelli iscritti successivamente.

Alcuni Soci ci hanno inviato una parte della somma occorrente per l'allineamento della loro quota. Pubblicheremo i nomi di questi benemeriti Vitalizi via via che essi avranno completato il versamento.

RINNOVARE L' ABBONAMENTO!

Non siamo abituati a lodare le cose nostre ed amiamo che il giudizio spassionato su questa rivista, come su tutte le molteplici attività del Sodalizio, ci venga dai Soci. Ma essendoci capitato sott'occhio un numero de « Le Vie d'Italia » *di vent'anni fa con queste parole del nostro indimenticabile Presidente L. V. Bertarelli:* « Le Vie d'Italia » cresceranno gradualmente, con sicuro cammino e senza interruzione », *ci soffermiamo, una volta tanto, a dare un'occhiata al passato e al presente, traendo qualche lieto presagio sull'avvenire del periodico.*

Alla promessa di L. V. Bertarelli siamo certi di aver tenuto fede: la Rivista è cresciuta, con gli anni, di mole; ha notevolmente arricchito la propria documentazione iconografica, ed anzi, perchè questa sia più aderente al testo, pubblichiamo un materiale non di occasione, ma fatto eseguire appositamente, di volta in volta, dai più valenti fotografi d'Italia; alla fotografia talora alterniamo disegni originali di artisti di chiaro nome; ai consueti [illegible]imenti tecnici di stampa andiamo in parte [illegible]tuendo i nuovi, di più chiara evidenza; [illegible] di nobile stile e di gusto squisito vengono [illegible]fittire la schiera dei Collaboratori; nei noti[illegible] ci teniamo scrupolosamente aggiornati in [illegible] campo di nostra competenza: turismo, au[illegible]lismo, motociclismo, ciclismo, aviazione, mo[illegible]utica, ecc. e poichè questi notiziari sono sem[illegible] nutriti e bene illustrati, si può dire che [illegible] costituire da soli una rivista nella ri[illegible]

Nè vog[illegible]rmarci ai risultati conseguiti. Innovazioni [illegible]ie più o meno importanti sono evidenti, [illegible]rvatori non superficiali, in ogni numero. [illegible] Le Vie d'Italia » *— lo promettiamo — [illegible]ranno ancora, progrediranno sempre; [illegible] questa esigenza del nostro lavoro come [illegible]lo quotidiano che non permette soste, be[illegible]noscendo per lieta esperienza che il numero degli abbonati aumenta in ragione diretta del nostro sforzo a migliorarci e progredire. Non v'è soddisfazione maggiore per coloro che alimentano la vita di un organo di stampa di sentire che crescono intorno i consensi e i lettori, specialmente quando — come nel caso nostro — si dà voce all'opera di un potente istituto di cultura e di propaganda, che non è l'ultimo agente propulsore della nuova civiltà italiana.*

Attendiamo, quindi, che la nostra già folta schiera di fedeli si arricchisca di nuovi abbonati per l'anno a cui andiamo incontro. Il prezzo di abbonamento a « Le Vie d'Italia », *comparato alla mole e alla sostanza, è fra i più modesti: i nostri amici e i vecchi abbonati lo facciano notare a coloro presso cui si adopreranno per indurli ad abbonarsi. I vecchi e i nuovi abbonati tengano poi presente che l'importo dell'abbonamento, se inviato entro il 15 novembre, è di L. 22.50, mentre dopo quel termine è di L. 25.50. Si vuol naturalmente premiare i diligenti e i solleciti, anche perchè all'Amministrazione torna utile conoscere per tempo su quali elementi concreti può basare i suoi piani per il nuovo anno.*

Chi legge queste righe è pregato di riflettere che soltanto un istituto disinteressato come la Consociazione Turistica Italiana può, per i fini superiori che esso persegue, permettersi di offrire al prezzo di cui sopra — mentre la carta rincara notevolmente — un volume che a fin d'anno risulterà di 1500 pagine, con almeno altrettante illustrazioni!

Ma non abbiamo citato per intero la frase di L. V. Bertarelli, che va così completata: « Le Vie d'Italia » cresceranno gradualmente, con sicuro cammino e senza interruzione, anche per la propaganda che ad esse faranno gli stessi Soci! ».

Giustissimo. Ogni abbonato ricordi che non è poi tanto difficile procurare alla Rivista almeno un altro abbonato: raddoppiando il numero dei propri lettori « Le Vie d'Italia » *acquisterebbero infatti tale forza, da permetterci di intensificare ed affrettare le migliorie già in atto.*

Il XIII Congresso Geografico Nazionale plaude all'opera della C. T. I.

Come il precedente, che ebbe luogo a Cagliari tre anni or sono, anche il XIII Congresso Geografico Nazionale, svoltosi in Friuli dal 6 al 12 settembre di quest'anno, si è chiuso con un voto di plauso al nostro Sodalizio

Al Congresso, inaugurato dal Ministro dell'Educazione Nazionale S. E. Bottai e che ebbe l'onore della presenza di S. A. R. il Duca d'Aosta e la collaborazione dei più distinti cultori delle discipline geografiche, la C. T. I. era rappresentata dal suo Vice-presidente ing. Bertarelli, il quale riferì ampiamente — fra unanimi approvazioni — sull'attività svolta dal Sodalizio nel campo geografico durante l'ultimo triennio.

Lo stesso Ministro Bottai inaugurò la Mostra della Cartografia antica e moderna riguardante il Friuli, allestita parte nella sede municipale di Udine e parte nella Casa della Contadinanza, mostra alla quale il nosro Sodalizio ha partecipato in modo assai brillante.

Ed ecco il testo dell'ordine del giorno votato, a sezioni riunite, dai Congressisti:

« Il XIII Congresso Geografico Nazionale, udita la relazione del Vicepresidente del Touring Club Italiano (Consociazione Turistica Italiana) sull'attività svolta nell'ultimo triennio, rinnova col più vivo compiacimento il suo caloroso plau-

so per la molteplice, complessa, efficacissima opera del possente Sodalizio, rilevando come quest'opera, in progressiva e magnifica ascesa, si svolge con vantaggio sempre maggiore della scienza e della cultura geografica e con piena comprensione delle nuove mete assegnate all'Italia Imperiale.

Almagià, Toniolo, Lorenzi, Desio, Colamonico, Gortani, De Magistris, Malesani, Ricci ».

La "Campagna del Mezzo Milione,,.

Eccoci a registrare nuove benemerenze dei Soci per la « *Campagna del mezzo milione* », alla quale essi partecipano spinti anche dal premio destinato a chiunque procuri un nuovo Socio, ma specialmente dalla certezza di essere utili a coloro che riescono ad inquadrare nelle nostre file.

Fra i possessori dei « Buoni-Premio » compresi tra i numeri 3001-3100, 3101-3200 e 3201-3300 sono state di recente sorteggiate altre tre copie dell'*Atlante Internazionale* e del volume *Gli Stati del Mondo*. La sorte ha favorito il Serg. Magg. Mario Bianco, Sezione Sussistenza D. V. L.; il Col. Dr. Comm. Filippo Tagliavacche, Capo Console Militare per i CC. RR. di Roma; il Cap. Camillo Barbieri, Console Militare presso la Compagnia CC. RR. di Bolzano.

Esempi da imitare.

Continuiamo a registrare lo spontaneo invio, da parte di numerosi Soci Vitalizi, della quota integrativa di L. 22.50 o di L. 30, secondo cioè che si tratti di Soci inscritti con la quota di Lire 150 (prima del 1932) o di L. 200 (dal 1932 al 1935) a rimborso della somma versata dalla nostra Amministrazione per convertire il loro contributo in Rendita 5 %:

S. E. il Dott. Gr. Uff. Enrico Cavalieri, Napoli; Ing. Carlo Gay, Roma; Cav. Don Luigi Rossi, Nerviano per S. Ilario Milan.; R. Scuola Secondaria d'Avviamento Professionale, San Remo; Avv. Alberto Baseggio, Milano; Del Nunzio Attilio, Varese; Azzalini Franco, Asmara; Maggiore Cav. Carlo Salis, Napoli; Cav. Ottorino Mascolini, Rocca Littorio; Rag. Duilio Cerne, Bengasi; Solera Ugo, Ostiglia; Dott. Vincenzo Serpa, Roma; Dott. Carlo Gavio, Castelnuovo Scrivia; Frigerio Luigi, Barzano Brianza; Bulgarelli Vasco, Lagosanto; Rag. Mario Martinelli, Como; Rag. Alessandro Tosatti, Milano; Gianinetti Bernardino, Torino; ze; Dott. Ing. Cesare Scaravaglia, Milano; Polverini Antonio, Camogli; Dott. Rodolfo Bertolini, Milano; Sac. Giovanni Tschon, Nomi; Dott. Nino Pagliani, Modena; Dott. Fedele Balestrieri, Brescia; Cav. Aldo Caselli, Roma; Avv. Enrico Maccario, Genova; Dott. Umberto Poppi, Bologna; Colombi Antonio, Agordat; Dott. Michele Scalfi, Albiate Brianza; Dott. Carlo Gandini, Console del T. C. I., Urago d'Oglio; Ottino Guido, Milano; Cazzaniga Angelo, Milano; Giubilo Umberto, Pa[illegible]; Parducci Marcello, Lucca; Bacchetti Antonietta, S[illegible]rolo; Geom. Cav. Ottorino Rabbaglietti, Console [illegible] T. C. I., Macerata; Ing. Giovanni Ghirotti, Vene[illegible] Ing. Giovanni Fortini, Lugano; Ing. Umberto Ora[illegible]oma; Dott. Ing. Gian Carlo Adt, Milano; Dott. Ge[illegible] Comm. Leone Sestini, La Spezia; Colonnello [illegible]f. Mario Carossini, Villefranche sur Mer; Avv. [illegible] Silvio D'Amore, Napoli; Marchese Enrico For[illegible] Napoli; Rag. Gr. Uff. Luigi Stobbia, Milano; Dott. [illegible] Sebastiano Monaco, Siena; Dott. Cav. Ubaldo [illegible] Bologna; Dott. Prof. Marco Aurelio Sisti, [illegible] Prof. Giorgio Nicolich, Trieste; Cav. Don En[illegible], Piverone; Rizzioli Olga, Firenze; Dott. Pie[illegible] Viterbo; Savattone Carlo, Rivara; Rag. Gae[illegible], Console del T. C. I., Ancona; Cav. Bru[illegible] Milano; T. Colonnello Cav. Amedeo Veronese, [illegible] Franco, Bologna; Grilli Pierino, Milano; [illegible] Carlo Franchi, Zara; Materazzi Sirio, Nar[illegible] Ferno Antonino, Mazzarino; Dott. Alfredo [illegible]; Geom. Franco Re, Milano; Dott. Ugo [illegible] Monferrato; Uberto Giovanni, Alessan[illegible] Salvatore, Formia; Cesa Alfredo, Ciriè; [illegible] Papaleo, Roma; Gerosa Ferruccio, Mi[illegible]ano; Cav. [illegible]orgio Somigli, Firenze; Generale Comm. Mario Ruggeri, Arona; Arch. Prof. Cav. Alfonso Du Bois, Milano; T. Colonnello Dott. Comm. Pietro Fi[illegible] Roma; Dott. Giovanni Giordano, Genova; Dott. [illegible] Luigi Pegreffi, Sondrio; Gazzillo Maria Pia, P[illegible] Geom. Giuseppe Morelli, Adi Ugri; Dott. Ing. A[illegible] Pedrizzi, Napoli; Dott. Rag. Comm. Angelo Pietra [illegible]ma; Dott. Ing. Carlo Giacomini, Bologna; Prof. G[illegible]ro Persico, Napoli; Ing. Cav. Francesco Minorini, [illegible]no; Dott. Ing. Idro Batignani, Montepulciano; Ing. G[illegible]do Rusconi, Lecco; Dott. Cav. Giovanni Limonta, [illegible]gamo; Prof.a Nina Corazza, Faenza; Rondini B[illegible] Bologna; Don Angelo Trabattoni, Milano; Marian, G[illegible]vanni, Milano; Becher Ferdinando, Venezia; Rag. G[illegible] Musatti, Venezia; Bocchi Mario, Parma; Moneta P[illegible]tro, Milano; Cav. Paolo Cassi, Milano; Rag. Luc[illegible] Dameno, Milano; Rag. Guido Conomo, Cairo; Dott. Ba[illegible]dassarre Mischi, Roma; Bandino Domenico, Rivaro[illegible] Canavese; Tornielli Giulio, Console del T. C. I., Bo[illegible] Littorio; Dott. Pietro Girola, Milano; Rag. Virginio S[illegible]dercoschi, Milano; Pessina Renzo, Milano; Steiner R[illegible]berto, Bergamo; Rag. Giuseppe Giannini, Milano; Do[illegible] Giuseppe Napoli, Catania; Vetromile Pietro, Cons[illegible] del T. C. I., Biella; Dott. Angelo Galli, Soresina; Do[illegible] Prof. Enzo Appendino, Venezia; Albertini Bruno, Cre[illegible]ma; Zennari Giuseppe, Venezia; Rocco Nicolino, Con[illegible]sole del T. C. I., Celenza Valfortore; Guffanti Carl[illegible] Arona; Rag. Aldo Gobesso, Venezia; Bisciotti Carlo, No[illegible]vara; Don Elia Balzarini, Parabiago; Dott. Alberto Bo[illegible]rello, Torino; Avv. Luigi Cesare Cattaneo, Como; Rag. Samuele Rasora, Novi Ligure; Rag. Carlo Zivelonghi, Verona; Dott. Guido Battioni, Parma; Dott. Mario Fr[illegible]li, Trieste; Riboldazzi Carlo, Carpignano Sesia; Lodo[illegible] Basilio, Adria; Poggi Giuseppe, Genova; Galetti Mario, Milano; Vivanda Angelo, Tarcento.

(continua)

Risposte ad alcuni quesiti.

Continuando a pervenirci domande a chiarimento di alcuni punti del programma 1938, ripetiamo in succinto quanto si disse nel numero scorso.

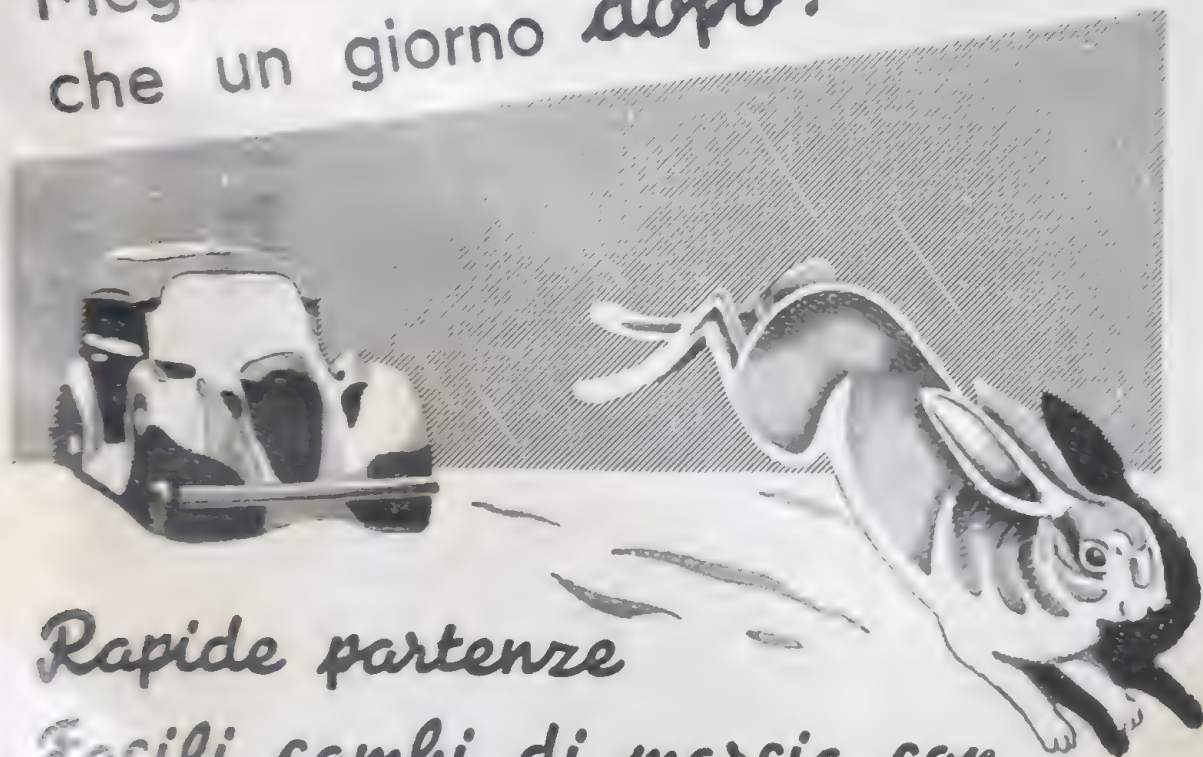
La pubblicazione della *Guida breve* non è sospesa, ma soltanto ritardata per dare la precedenza (e ognuno può intuirne le ovvie ragioni) alla *Guida dell'Africa Orientale Italiana*, la qual cosa ci obbliga a prorogare anche l'uscita dei volumi ancora inediti della collezione *Attraverso l'Italia*, per concentrare i nostri sforzi nella doverosa e necessaria illustrazione dell'Impero. Naturalmente, non mancheremo di render noti i termini di queste brevi proroghe e quali saranno i volumi che a mano a mano verranno in luce nei prossimi anni.

Quanto al premio n. 4 relativo alla *Carta d'Italia al 500.000* (fogli 11, 12 e 13, ed altri 3 fogli a scelta), sappiamo bene che almeno in parte non interessa i Soci già in possesso della serie dal n. 1 al n. 10; ma sappiamo pure che questo dono riuscirà certamente gradito ai Soci di fresca data che non posseggono l'intera collezione. I vecchi Soci, invece dei 6 fogli anzidetti, possono scegliere un altro dei premi offerti e, per completare la *Carta d'Italia*, acquistare separatamente i fogli 11, 12 e 13, che cediamo, franchi di spese, in Italia, Impero e Colonie, al prezzo speciale di L. 5 (Estero L. 7). Aggiungiamo che gli ultimi 12 fogli della *Carta dell'Africa Orientale Italiana* al milione (i primi 25 gli abbonati a *Le Vie d'Italia* li ebbero già) saranno pronti alla fine di quest'anno 1937 e verranno ceduti ai Soci al prezzo di L. 12, incluse le spese di spedizione in Italia, Impero e Colonie (Estero L. 15).

Le Vie del Mondo.

Il fascicolo di novembre de *Le Vie del Mondo* ha il seguente interessantissimo sommario: F. MORTON, *Un centro di civiltà trimillenaria: Hallstatt;* R. ALMAGIÀ, *Possedimenti britannici in Africa Orientale* (con una carta geografica a colori); C. PADOVANI, *Materie prime: il Carbone;* G. GASPERI, *Ankara e la nuova Turchia;* V. BRANCHI, *La Valle della Morte in California.*

120 pagg., 134 illustraz., 3 tavole a colori, una carta geografica a colori.

AGIP
CARBURANTI
Victoria
LA BENZINA DEGLI ITALIANI
LITTORIA
IL SUPERCARBURANTE ITALIANO

AUTOMOBILISMO

RIVEDERE I DIVIETI DI SOSTA

Durante l'estate decorsa, più di un lettore ci ha segnalata la curiosa iniziativa presa a Paraggi dall'autorità provinciale in tema di parcheggio. Dopo che l'incantevole villaggetto del golfo Tigullio ha avuto il respiro della nuova strada a monte, che ha consentito di deviarvi il traffico della vecchia strada a mare — dove prima era consentita la sosta malgrado il forte transito — sono sorti nuovi cartelli indicatori del divieto di sosta in tutte le zone praticamente sfruttabili della turistica località, tranne un'area dove è stato stabilito un parcheggio... a pagamento. Cosicchè dove prima si poteva sostare gratuitamente avendo una sola via maestra a disposizione, ora che le vie sono due la sosta libera è soppressa.

Nè il fenomeno di Paraggi pare isolato, stando ad altre segnalazioni di altri lettori, pur non trattandosi di casi così stridenti con la logica... Il problema riveste, comunque, un carattere generale e di principio.

Il nuovo Regolamento Urbano Unificato vieta ai Comuni d'istituire parcheggi a pagamento, se in immediata prossimità non sussiste un parcheggio gratuito di capienza eguale o superiore. Ora, è bensì vero che tale regolamento, creato per le città, non vige nè è applicabile ai centri minori e alle località turistiche, ma non perciò è meno chiara la mens legis, *che dovrebbe, quanto meno per virtù analogica, vincolare anche le iniziative municipali e provinciali in queste località. In altri termini, il legislatore ha voluto ribadire il concetto, già implicitamente affermato nell'art. 24 del vigente Codice Stradale, che ha elevato la libertà di sosta a regola generale e confinato il divieto ad eccezione: cioè che il parcheggio a pagamento dev'essere il corrispettivo di un reale servizio di custodia facoltativamente richiesto dall'utente, non un'imposizione o una tassa obbligatoria, più iniqua e anacronistica dei famigerati e soppressi pedaggi, perchè il transito per una data strada ammette solitamente varianti o giri viziosi, mentre la sosta evidentemente non ammette altra alternativa che la rinuncia o il pagamento della tassa.*

Non va dimenticato che l'art. 24 Codice Stradale dà facoltà agli enti cui le strade appartengono di vietare o limitare la sosta in determinati *spazi: non già la facoltà di... autorizzarla. Vale a dire che l'implicito presupposto di questa facoltà è la libertà di sosta in tutti gli altri spazi, che devono evidentemente formare la maggioranza: gli spazi vietati debbono essere* determinati, *cioè racchiusi in termini, circoscritti, e non possono essere estesi alla totalità della zona in cui può sorgere l'interesse o il bisogno di sostare.*

Quanto sopra prescinde da una questione anche più generale e delicata, che accenniamo a titolo di sottigliezza giuridica: è stato osservato, cioè, che in tali determinati spazi la sosta può essere vietata o limitata, non condizionata. *Ora la* limitazione *può riguardare il periodo orario, la durata massima, l'unidirezionalità, l'eventuale sagoma d'ingombro o la natura dei veicoli, ma non già... il pagamento di una tassa, che è una condizione e non un limite. A comprova di questa interpretazione si osserva ancora che lo stesso comma di legge ammette, anche per questi determinati spazi, l'eccezione della sosta « per giustificato motivo e mantenuta nel limite di tempo strettamente occorrente ». Se ne è dedotto (e la deduzione pare fondata) che il parcheggio a pagamento (dove l'ingresso è vietato, indipendentemente dal motivo e dalla durata, se non si è verificata la* condizione *del pagamento), non è neppure stato previsto dal legislatore: quindi sarebbe arbitrario.*

Ci auguriamo che questa osservazione estremista possa facilitare una... amichevole transazione tra la classe degli utenti e le autorità locali: i primi rinuncerebbero ad invocare l'eccezione giuridica di principio, e le seconde dovrebbero riportarsi nella lettera e nello spirito del Codice Stradale e del Regolamento Urbano: qualche parcheggio custodito per chi lo vuole, e molti parcheggi liberi per chi ne fa a meno.

al. far.

IL SEMAFORO E IL VIGILE

(FAVOLETTA)

C'era una volta... no: una volta non c'era. *Il fuoco, l'acqua e l'onore fecero un giorno comunella insieme ...* nemmeno: ad esempio, l'onore non c'entra punto. Ecco: *Il Comune, la guardia e il semaforo fecero un giorno comunella insieme...* Ci siamo. E vediamo che cosa ne è nato.

L'Italia non ha i mastodontici agglomerati urbani, ove gli abitanti si contano a più milioni, e ove dev'essere tanto triste vivere; ma tuttavia Roma, Milano, Napoli, Genova, Torino (l'elenco è a puro titolo esemplificativo) hanno alcune zone di transito nelle quali il traffico è intenso, ed è bene sia regolato. In questi punti, il guidatore, il pedone, lo stesso ciclista, solo che abbiano occhi per vedere e qualche rimasuglio d'istinto di conservazione, rallentano, si guardano attorno, vanno più cauti. È la intensità stessa del traffico che da sola richiama alla prudenza. Il vigile o il semaforo sono stati indotti in quei punti da una ragione di necessità.

Senonchè le 999 Peretole d'Italia, vedendo la capitale e le città maggiori porre uomini e meccanismi regolatori della circolazione, proprio come Nuova York, Londra e Berlino, sono state prese da una mania, subito salita allo stadio furioso, la quale chiameremo *semaforìa.*

Le Amministrazioni di quelle che D'Annunzio chiamò *città del silenzio,* dove la vita è tanto dolce appunto perchè è tanto tranquilla, avrebbero creduto di mancare verso la città e verso loro stesse, se non avessero preso le più draconiane misure per regolare un traffico... che non esiste: e, prese da *semaforìa* acuta, per non subire l'onta di una inconfessabile diminuzione di prestigio, hanno adornato i più deserti *canti* di rutilanti regolatori automatici della circolazione. Non deve esser

Per i Soci Automobilisti

la Consociazione Turistica Italiana ha istituito questi servizi:

RILASCIO DEI DOCUMENTI DOGANALI DI TEMPORANEA IMPORTAZIONE DEGLI AUTOVEICOLI. I « trittici » (valevoli per l'ingresso nel territorio di un solo Stato) e i « carnets de passages en douane » (per entrare in diversi Stati) esentano l'automobilista dall'obbligo di depositare presso gli Uffici Doganali esteri la somma corrispondente all'ammontare del dazio sull'autoveicolo. I « trittici » ed i « carnets » si possono ottenere presso la nostra Sede centrale; l'Ufficio della C.T.I. di Torino (via Carlo Alberto N. 45-47); gli Uffici C. I. T. di Ancona, Bologna, Bolzano, Brescia, Cortina d'Ampezzo, Firenze, Genova, Merano, Milano, Napoli, Rapallo, Roma, Venezia, Verona, Zara; l'Ufficio Centrale Viaggi e Turismo (C. I. T.) di Trieste; gli Uffici dell'« Italia » Società di Navigazione, in Genova; l'Ufficio Viaggi e Turismo R. Appiani di Gorizia; la Società Trasporti F.lli Gondrand a Firenze; l'Agenzia Trasporti Giuseppe Fava di Imperia; The Anglo American Agency e Bank di Alassio; l'Ufficio Viaggi Ronchi di Como.

SERVIZIO DI INFORMAZIONI TURISTICHE. La Consociazione Turistica Italiana è in grado di fornire i più dettagliati ragguagli in ordine a schemi di viaggio, itinerari stradali, condizioni di transitabilità dei valichi, stato delle strade, categorie e tariffe di alberghi, ecc.; distribuisce, inoltre, itinerari automobilistici espressamente compilati secondo le indicazioni dei Soci.

SERVIZIO DI CONSULENZA LEGALE a mezzo di un ufficio specializzato in diritto turistico e nella materia inerente ai problemi della circolazione stradale.

SERVIZIO DELLE SEGNALAZIONI STRADALI: oltre 270.000 cartelli della **C. T. I.** sono stati finora collocati sulle strade d'Italia, dell'Impero e delle Colonie!

SERVIZIO DI AFFILIAMENTO ALBERGHI, AUTORIMESSE, MECCANICI. Oltre a fruire degli sconti che gli esercizi affiliati alla Consociazione accordano ai Soci, questi possono contare sulla migliore accoglienza e sulla più attenta esecuzione delle prestazioni richieste.

CARTE E GUIDE. Il Socio Automobilista trova alla C. T. I. « Carte » continuamente aggiornate con ogni cura e « Guide » nelle quali gli itinerari stradali sono diligentemente descritti.

FACILITAZIONI E SCONTI in materia di assicurazione contro la responsabilità civile e gli infortuni, nonchè di assicurazione delle spese legali derivanti da sinistri della circolazione stradale.

Per informazioni più particolareggiate i Soci si rivolgano alla Direzione della CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

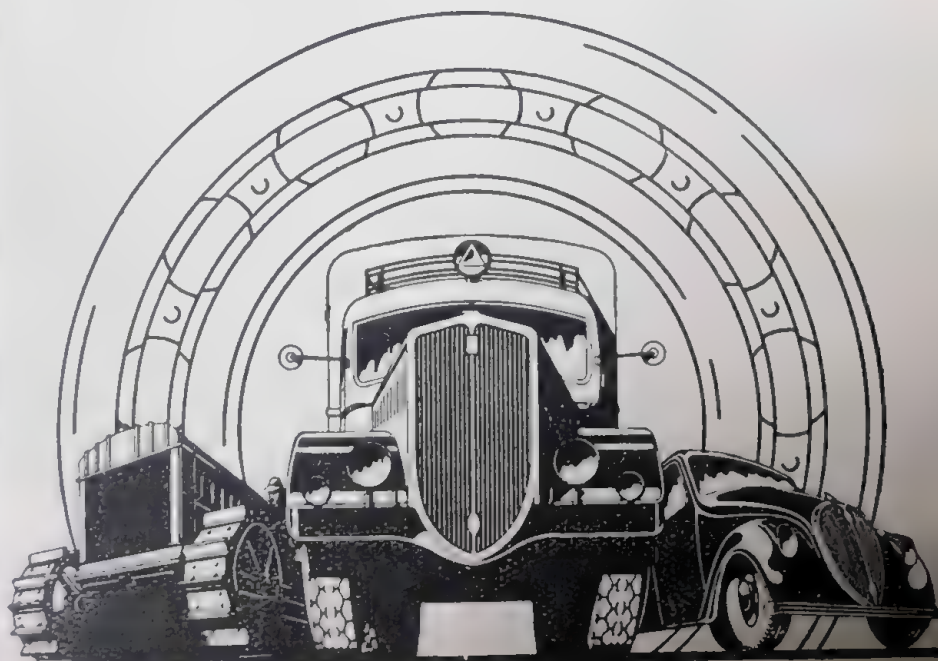
tanto il divertimento, che sarebbe di per sè innocuo, di vedere il rosso e il verde e il giallo girandolare nel *natio borgo selvaggio*, là ove le ragazze si pavoneggiano e i bei giovani fan la ruota passeggiando; non deve esser solo la consolazione nascente dal credersi in buona fede divenuti reggitori di una fervida metropoli; quanto — è a credere — la fiducia nella legge fisiologica, secondo la quale l'organo crea la funzione. I funzionari preposti alla regolazione del traffico devon proprio credere che, ponendo un semaforo dinnanzi alla Chiesa Parrocchiale, là dove s'incrociano via Nemesio Qualsiasi e via Galdino Càmola, e mantenendovelo qualche diecina d'anni, il traffico debba venire. « Oh ! se verrà ! E come!... » — si son detti. E aspettano...

Le *cento città d'Italia* son tutte ricche di opere d'arte e di nobili tradizioni, sono tutte ad una ad una piacenti; ma non sono tutte pulsanti di vità; non sono, diremo, tutte *semaforabili!* Eppure sono tutte abbondantemente *semaforate*.

Ora come, se c'è movimento intenso, il guidatore, il pedone, il ciclista, si sentono chiamati a vigilanza e prudenza, anche se non c'è semaforo; così, se il traffico non esiste, nessun passante bada al semaforo, se anche esso c'è. Si può formulare questa legge indefettibile: *L'incrocio deserto non tollera semaforo.* Chè se qualche automobilista, ad uno di quei pacifici incroci, alzando per caso gli occhi, si accorge del semaforo, e vede il segnale rosso, e si ferma, l'assenza assoluta di ogni moto intorno a lui e di ogni rumore gli infonde tal senso di pace, ch'egli, in attesa del verde, si addormenta sul volante.

Vien fatto di credere che per i comuni minori gli automobilisti siano gente da castigare ad ogni costo. Il medico che corre al letto del malato, l'avvocato che si affretta all'udienza, il notaio che vuol arrivare in tempo a raccogliere le ultime volontà del morente, il commer-

...EPPURE IL SEMAFORO C'È, LASSÙ, E SEGNA ROSSO...

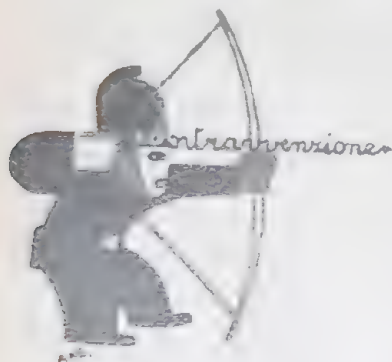
ciante che è atteso al mercato, ed anche il turista che desidera trovarsi in una determinata ora all'albergo: tutti coloro cioè che sono forniti di un mezzo celere

ed hanno diritto di non perder tempo inutilmente, devono stare spesso spesso *fermi al disco*, non per lasciare il passo ad altri veicoli, ma solo per solleticare la vanità di ogni più deserto paesello.

Anche per gli stranieri, che tante cose ammirano nell'Italia fascista e tante imitano a casa loro, non deve più darsi ad ogni crocicchio questo spettacolo: in alto il semaforo, ad un canto il vigile, dentro un portone il brigadiere, fra le persiane della casa comunale il segretario... Tutto un costoso apparato, il quale non si preoccupa e non serve già ad impedire quegli incidenti stradali che non possono accadere, ma è inteso soltanto a *pescare* l'automobilista distratto. (*Distratto?...* Ma per esser distratto conviene poter essere *attratto* da qualcosa; e qui l'assenza di ogni traffico non può certo attrarre l'attenzione).

Ed ecco come l'apparato funziona: esattamente come una trappola: l'automobilista si inoltra nel deserto, proseguendo la corsa; nulla, assolutamente nulla dice ai suoi sensi auditivi e visivi che in quel punto è prudente fermarsi, non viene nessuno incontro a lui, nessuno dietro, nessuno dai lati, nessuno suona o rumoreggia per chiedere il passo; non è possibile, si direbbe, che qui ci sia un semaforo; d'altra parte c'è là il vigile che non fa alcun segnale...; eppure il semaforo c'è, lassù, e segna rosso, perchè non ha cervello, e ogni tanti minuti torna a segnare rosso; il vigile, che di cervello ne ha di più, vede che non c'è nessun pericolo a lasciare che l'automobilista sorpassi il crocicchio, e lo lascia passare; appena passato lo ferma, e gli intima: 25,20. E l'automobilista paga. Erano una volta 10,10; ora sono 25,20; saranno domani 50,50... Tanto!...

Il vigile incassa, facendo perdere al multato altro tempo per stilare la bolletta, il brigadiere si ritira in fondo al portone fregandosi le mani; se le frega il segretario, altrettanto fa il podestà (*potestas a Deo...*). Tutti se le fregano. L'automobilista invece non può fare altrettanto ...

Quousque tandem?...

A. S.

Conoscete questo « Perchè »?

Dalle divagazioni carrozziere del mese scorso, la sensata curiosità di un nostro abbonato ci riconduce quest'oggi in campo motoristico, spalancando un orizzonte ancora inesplorato su queste colonne:

« *Perchè* — ci interroga il Dott. E. L. di Roma — *la nuova formula internazionale stabilita per i Grandi Premi Automobilistici a partire dal 1938, evidentemente ispirata a riavvicinare la struttura delle vetture da corsa a quelle da turismo, con la limitazione della cilindrata a 4500 cmc. senza compressore, conserva per contro, parallelamente e promiscuamente a questa nuova categoria di macchine, anche la 3000 cmc. con compressore? Non è il compressore un apparecchio, per così dire, fine a sè stesso, una specie di trucco sportivo per l'aumento artificiale della cilindrata, ricco di difetti, cominciando dall'enorme consumo di carburante, e appunto perciò definitivamente bandito dalla produzione da turismo? Perchè si persevera nel suo impiego in corsa, che non può avere applicazioni pratiche?*

Secondo lo stile di questa rubrica, approfitteremo anche oggi della filippica di questo vivace nemico del compressore, per impostare su basi più larghe e divulgative che non la semplice concreta risposta alle sue domande, qualche idea d'ordine generale sul vituperato apparecchio, che ingiustamente gode di una cattiva stampa presso molti automobilisti poco aggiornati della reale situazione.

Il compressore di miscela carburata destinata all'alimentazione del motore, vale a dire il sostituto positivo, artificiale e violento del blando richiamo automatico che la depressione verificantesi nel cilindro in fase di aspirazione esercitata sulla colonna dei gas provenienti dal carburatore — non è nato per le vetture da corsa, per quanto sia stata la *Fiat* a rilevarlo e lasciarlo sulle sue macchine da gran premio che raccolsero tanti allori nel dopoguerra, seguita poi da tutte le altre Case per la produzione da corsa. Il compressore era già nato da parecchi anni sui motori d'aviazione, con lo scopo prettamente utilitario e per nulla corsaiolo di compensare la minor pressione atmosferica ad alta quota, conservando al motore le condizioni barometriche del volo a terra. È intuitivo e noto a tutti che, diminuendo la densità (peso specifico) dell'aria coll'aumento dell'altitudine, diminuisce la quantità effettiva di gas che il pistone aspira ad ogni corsa: calando il riempimento, calando la compressione, il motore lavora strozzato, come se la farfalla del carburatore rimanesse parzialmente chiusa. E la potenza diminuisce in proporzione. L'elementare fenomeno è avvertito da tutti gli automobilisti anche alle modeste quote dei più alti valichi alpini.

Vista la buona prova del compressore in questo compito puramente integrativo e di ordinaria amministrazione, è naturale che si sia pensato d'impiegarlo non solo per mantenere la pressione barometrica terrestre nei motori destinati a lavorare a regime costante e a quote diverse, ma anche nel caso inverso, cioè sui motori lavoranti a quota costante ma a regimi variabili, vale a

[illegible]

tenano di sovrapressioni idonee a mantenere il riempimento agli alti regimi, ma vollero aumentarlo a tutti i regimi rispetto alla capienza geometrica del cilindro, passando così dall'alimentazione forzata alla sovralimentazione forzata, giungendo a pressioni di 1800 gr/cmq e anche più, costringendo insomma un motore di 1000 cmc. — con un « trucco » tecnico ammesso dai regolamenti sportivi — a riempirsi e comportarsi come se fosse in realtà di un litro e mezzo o un litro e tre quarti. Ed è altrettanto naturale che il pubblico, affascinato dalla grancassa sportiva, si sia abituato a considerare il compressore soltanto sotto l'aspetto corsaiolo, come l'artefice di questo trucco, come l'*extrema ratio* cui ricorre un costruttore quando non sa più a che santo votarsi per aumentare la potenza senza varcare il limite regolamentare di cilindrata. Poichè questi limiti nella pratica turistica non esistono — ha concluso il pubblico — e il costruttore può adeguare la cilindrata alla potenza che desidera fornire (prescindendo però dalle conseguenze fiscali), è superfluo e dannoso ricorrere al compressore sulle vetture di serie, con tutte le complicazioni che quest'organo comporta, coll'aumento di consumo conseguente sia al proprio azionamento sia all'eccessiva quantità di gas che immette nei cilindri, col suo maggior costo, la sua fragilità, ecc.

Ed eccoci nel vivo della questione sollevata dal nostro abbonato: questa conclusione, empirica e orecchiabile, è a dir poco inesatta ed esagerata anche nel caso della sovralimentazione forzata; assolutamente infondata ed ingiusta nel caso della semplice alimentazione artificiale.

Se fosse vero che coll'aumento di cilindrata si possono ottenere gli stessi risultati del compressore, escludendone i pretesi difetti, i costruttori delle macchine da corsa, sotto l'impero della tramontata formula pei Grandi Premi, non avrebbero mancato di far ricorso alla prima soluzione, dato che la formula non limitava af-

fatto la cilindrata, ma soltanto il peso complessivo della vettura. Quanto meno, dunque, per risparmiare sul peso morto di ogni cavallo, cioè sul rapporto potenza-peso, il compressore si è manifestato provvidenziale: e questo è un risultato notevolissimo anche all'infuori delle corse.

Quanto al consumo, il pubblico s'impressiona facilmente quando legge le indiscrezioni sui consumi assoluti dei bolidi da corsa, che divorano fiumi di carburante: ma non considera che il consumo è sempre in proporzione dei cavalli effettivi forniti dal motore ad ogni istante, e che si tratta di parecchie centinaia di cavalli sfruttati quasi sempre al massimo per la durata della corsa. L'esperienza ha dimostrato invece che un motore da corsa sovralimentato, entro certi limiti di pressione fornita dal compressore, consuma a pieno regime *per ogni cavallo* non più di un motore da corsa più grosso e senza compressore che dia la stessa potenza complessiva, e forse meno. Il che può avere un interesse limitato sotto l'aspetto economico, perchè in corsa non si bada a queste bazzecole, ma interessa assai dal punto di vista dell'autonomia chilometrica a parità di provvista di carburante, cioè in tema di rapporto potenza-peso.

Se poi passiamo a considerare il compressore nelle sue, per ora sporadiche, applicazioni su vettura da turismo, cioè come *ricostituente* e con più come *stupefacente* del motore, il bilancio è ancor più favorevole. Tanto più se istituiamo il confronto non tra un determinato motore di serie, e lo stesso con l'aggiunta del compressore (poichè è probabile che il secondo, fornendo più cavalli, verrà abitualmente sfruttato per una potenza superiore, con inevitabile aumento del consumo assoluto e delle sollecitazioni nocive sugli altri organi della macchina) ma tra due motori, uno normale, e l'altro sovralimentato, quest'ultimo di cilindrata opportunamente ridotta per rendere a regime normale la stessa potenza, e *convenientemente disegnato* per l'applicazione di un compressore del tipo centrifugo.

Un compressore di questo genere, calcolato per fornire agli alti regimi compatibili con un motore da turismo (p. es. 4500 giri) il buon riempimento della cilindrata teorica, *ma nulla più* (p. es. con una pressione di 750 gr./cmq.), non fornisce generalmente una sovrapressione apprezzabile ai bassi e medi regimi, dove il motore funziona quasi come se esso non esistesse (non così nel caso dei compressori a capsulismi o a palette, che [illegible] in proporzione del regime, mentre il tipo centrifugo [illegible] con legge quadratica). Il « quasi » di cui sopra è giustificato dall'osservazione che [illegible] il [illegible] operato dal compressore [illegible] [illegible] e [illegible] [illegible], migliora anche a

questi regimi il rendimento, compensando ad usura il minimo lavoro assorbito dal trascinamento del compressore stesso: vale a dire che, a parità di consumo, si eliminano le incertezze di carburazione, si migliora la marcia a freddo, si accelerano le riprese.

Se poi, come abbiam premesso, il motore è stato *disegnato apposta*, e in particolare con un adatto diagramma di distribuzione, il vantaggio a questi regimi è ancor più sensibile. Abbiamo sopra ricordato, infatti, che il normale motore da turismo veloce tiene la valvola di aspirazione aperta per un tempo più lungo che la corsa del pistone, per consentire un rendimento volumetrico discreto agli altissimi regimi. È ovvio che il sistema non rappresenta l'ideale per i regimi ridotti, nè agli effetti del consumo nè a quelli della coppia motrice. Ma quando l'alimentazione agli alti regimi sia assicurata positivamente, da un « buttafuori » della miscela fresca, l'antieconomico accorgimento non ha più ragione di esistere se non in misura minima: il riempimento forzato avverrà infatti agli alti regimi anche anticipandosi la chiusura della valvola di aspirazione, con ovvî vantaggi di rendimento, cioè di consumo, ai medî e bassi regimi, che son quelli di più frequente utilizzazione.

Insomma, il compressore permette sia di migliorare il rendimento e il consumo senza sacrificare nè la ripresa nè la velocità massima, sia di migliorare queste ultime senza aumentare il consumo. In ogni caso, esso eleva il regime di coppia motrice massima, che corrisponde al regime di minimo consumo. Se in un dato motore questo regime è, in presa diretta, sui 75 all'ora, e per marciare a 110 bisogna non solo impiegar più cavalli, ma cavalli di cui ciascuno costa più benzina, col compressore si potrà marciare, in condizioni di minimo consumo, a 90 (naturalmente facendo astrazione dalla resistenza aerodinamica della vettura).

Esperienze conclusive già sono state eseguite in questo senso, con risultati pienamente corrispondenti alla teoria, dalle prime Case che han montato in serie il compressore per il turismo: l'americana Graham, la tedesca Mercedes. L'identico motore a 8 cilindri, con tasso di compressione 6,72, su un determinato percorso a velocità costante di 130 km-ora, ha consumato, prima dell'applicazione del compressore, esattamente il 6 per 100 in più che con un compressore centrifugo al tenue tasso di pressione di 1070 gr./cmq.

Anche trascurando il vantaggio del minor peso del motore per ogni cavallo, e quello di poter impiegare carburanti meno antidetonanti, cioè meno costosi, il compressore è dunque degno di ogni attenzione. Il « pollice verso » del pubblico nei suoi confronti è una delle tante leggende da sfatare. Senza dividere tutto l'ottimistico entusiasmo di chi vede nella sua immancabile generalizzazione un progresso sull'alimentazione

naturale, analogo a quello compiuto quarant'anni fa dalle valvole comandate su quelle automatiche, possiam concludere che bene hanno fatto i dirigenti dello sport automobilistico internazionale a non bandire del tutto il compressore dalla nuova formula per i grandi premi.

Se un appunto si può loro rivolgere è invece, forse, di non aver prescritto un limite nel tasso di pressione, corrispondente ai massimi ammissibili in un motore da turismo, per spronare studi ed esperienze verso l'ancora negletto campo della semplice alimentazione positiva, mentre nel campo della sovralimentazione forzata i risultati conseguiti in tre lustri di corse possono ormai considerarsi definitivi.

CRISTOFORO.

L'automobile di 6000 cavalli.

Per intaccare il primato assoluto di velocità automobilistico, detenuto da Campbell con 485,185 km. all'ora, Eyston ha quasi ultimata la costruzione del più potente veicolo terrestre mai concepito al mondo: un bolide di 6000 cavalli, forniti da due motori d'aviazione *Rolls-Royce* di 12 cilindri e 36 litri di cilindrata ciascuno, specialmente surcompressi e messi a punto per il tentativo. Rivoluzionaria è tutta la struttura della macchina, il cui disegno ha mobilitato da oltre due anni un manipolo d'ingegneri e di tecnici, sotto la personale direzione di Eyston. I motori sono piazzati posteriormente, in prossimità dell'asse, che porta due coppie di ruote motrici (ruote gemellate). Le ruote direttrici sono quattro, su due assi, comandate indipendentemente: in totale otto ruote, tutte a sospensione indipendente con balestre trasversali. Per ridurre al minimo le masse sobbalzanti, le ruote non hanno tamburi di freno, il quale del resto sarebbe di uso assai precario in una vettura di questo genere: l'unico freno agisce sull'albero di trasmissione, ed è raffreddato da uno speciale ventilatore centrifugo. Il cambio a tre marce, immediatamente posteriore ai motori, trasmette direttamente all'asse delle ruote, senza alberi longitudinali di trasmissione. Il radiatore forma, anteriormente, il muso arrotondato della vettura, che per il rimanente ha la sagoma aerodinamica dell'ala spessa da aeroplano, col guidatore completamente racchiuso e una grossa pinna posteriore di deriva: ma, al contrario dell'*Uccello Azzurro* di Campbell, il guidatore osserva la strada con visuale libera e diretta, senza traguardi telescopici. La profilatura dei fianchi, assolutamente liscia, è un prodigio di pazienza. In totale la vettura è lunga 12 metri, e pesa quasi 7.000 kg. Per assicurare ai pneumatici la durata di qualche miglio, sotto un tal carico e alle massime velocità, si son dovuti costruire con tessuto a mano, con ingommatura dei fili singoli e senza il vero e proprio battistrada.

Con questa macchina Eyston pensa di superare i 600 km. all'ora, che i suoi calcoli fanno ritener prossimi alla massima velocità raggiungibile teoricamente con un veicolo a ruote terrestri, invalicabile con qualunque mezzo, velocità che si aggirerebbe sui 650 km.-ora. Non sappiamo su quali deduzioni fisiche l'aristocratico campione fondi questo limite astratto, che gli assicurerebbe la perpetua imbattibilità dello sperato primato: osserviamo però che i mezzi mobilitati per la sua conquista non possono non apparire sproporzionati e fuori di ogni sfera di pratica utilizzazione, se si considera che con potenze dieci volte minori i corridori tedeschi hanno superato i 390 km. all'ora, e che con la centesima parte dei cavalli di Eyston una buona vettura *sport* raggiunge agevolmente il quarto della media da lui preventivata.

Il costo della velocità aumenta con rapporto troppo rapido, perchè l'umanità possa illudersi di conquistarne

i vertici seguendo il criterio dell'aumento delle potenze, correndo con mezzi terrestri nell'aria densa della bassa atmosfera. Il prossimo, forse imminente, tentativo di Eyston non potrà dunque aver largo seguito d'insegnamenti pratici.

Al Salone Italiano dell'Automobile.

Mentre questa Rivista viene spedita ai lettori, all'alba dell'anno XVI, apre a Milano i suoi battenti, nel Palazzo dello Sport, il tradizionale Salone Italiano dell'Automobile, che durerà dal 28 ottobre al 12 novembre.

Già abbiamo accennato negli scorsi numeri alle principali attrattive di questa imponente rassegna dell'attività automobilistica nazionale in tutte le sue forme: motori, telai, vetture di serie; carrozzerie fuori serie, con parecchie idee buone e interessanti; veicoli industriali per ogni uso e applicazione; servizî e tecnica d'officina e d'autotrasporto; accessori, parti e forniture; la mostra della strada, la mostra dell'autarchia dei carburanti. Dovizia di cibi prelibati per la curiosità di chiunque s'interessi di automobilismo o di discipline collaterali, o più genericamente di progresso nazionale.

Riepilogando, ricorderemo oggi che ben 200 sono le Case espositrici, di cui oltre i quattro quinti italiane; che le singole rassegne sono ispirate non solo a criterio tecnico e commerciale, ma anche divulgativo, mondano, dilettevole e culturale; che l'importanza dell'avvenimento ha indotto le Ferrovie dello Stato a concedere la riduzione del 50 % per i viaggi a Milano in questo periodo; che tra i visitatori verranno sorteggiate quattro automobili in premio, dei tipi più recenti e pregiati.

Nuove vetture per il 1938.

Gli appassionati di *sport* automobilistico avranno, dai Grandi Premi Internazionali del 1938, il dono della varietà di partecipazione industriale, in netto contrasto con la monotonia delle grandi corse degli ultimi anni, praticamente limitate al duello tra le due grandi Case tedesche, con la timida funzione di comparsa di una sola marca italiana.

La nuova formula internazionale dei Grandi Premi, che ha [illegible] al criterio del peso massimo delle vetture quello della cilindrata massima (rispettivamente 3000 cmc col compressore o 4500 senza compressore) ha [illegible] Case. *Mercedes* e *Auto Union* [illegible] i tipi per la nuova formula, e a [illegible], che ci auguriamo conclu[illegible] *Alfa Romeo*; ma accanto a [illegible] in gara la *Bugatti*, con la tre litri compressore; la *Delahaye*, con la 4 litri e mezzo ad alimentazione naturale; la *Talbot*, con una 16 cilindri di tre litri sovralimentata, e con una 4 litri e mezzo senza compressore.

Anche fuori della categoria dei Grandi Premi, le corse italiane disporranno di più larga partecipazione, specialmente nella categoria 1500, che nel 1937 è stata praticamente riservata alla *Maserati:* è infatti in avanzata preparazione una nuova macchina di questa cilindrata da parte della Scuderia Ferrari, ed un interessante tipo gran sport, 8 cilindri in linea di 1500, da parte della torinese *SIATA*.

I risultati del 3° Congresso Internazionale del Carbonio Carburante.

Il 3° Congresso Internazionale del Carbonio Carburante — organizzato dalla *C.T.I.* e dal *Raci* — si è svolto a Roma dal 10 al 13 settembre u. s., sotto la presidenza dell'Ing. Serafino De Capitani da Vimercate, Presidente del « Comitato Internazionale Permanente del Carbonio Carburante ».

Alla riuscitissima manifestazione parteciparono 350 scienziati appartenenti a 30 diverse Nazioni, fra i quali si trovavano nomi di fama mondiale, come quelli del Dott. Bergius, del Dott. Egloff, dell'Ing. Dumanois, dell'Ing. Fauser, ecc.

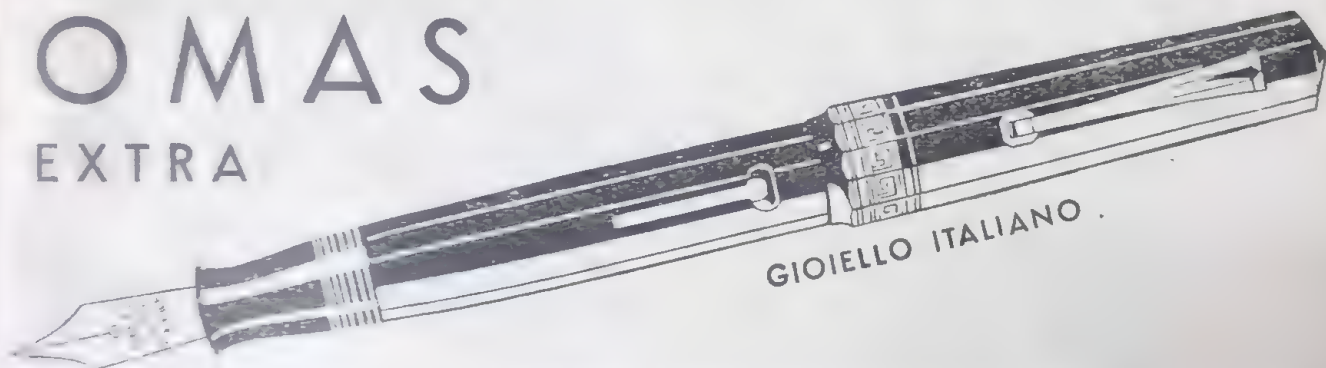
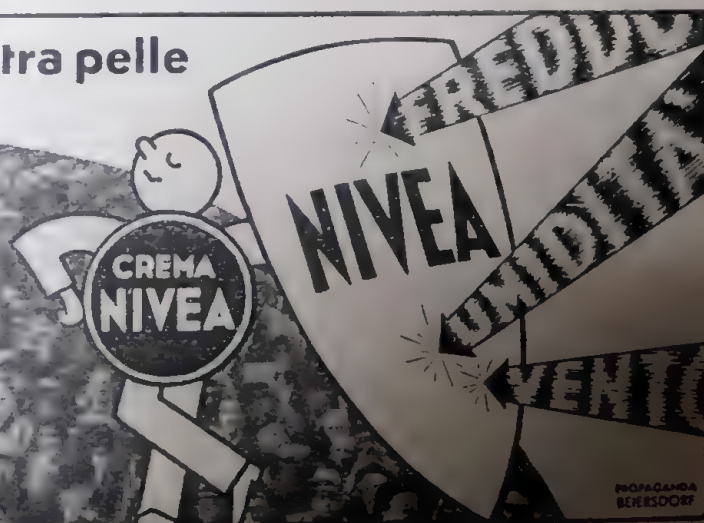
La *I^a Sezione*, presieduta dall'Ing. Frank Aubert (Svizzera), si occupò dei carburanti solidi. Notevoli, fra i rapporti in essa presentati, il piano organico e razionale di preparazione e distribuzione dei combustibili per gassogeni, proposto dallo stesso Aubert, e la proposta dell'Ing. Larguier (Francia) di standardizzare i combustibili suddetti, imponendo loro un minimo di qualità indispensabili. L'Ing. Jaeger (Jugoslavia) riferì sopra un suo nuovo ed interessante procedimento, che permette di trasformare i cascami legnosi in un ottimo coke vegetale, mentre della carbonizzazione dei cascami stessi per ottenerne combustibile per gassogeni si è occupato l'Ing. Roma (Italia). L'Ing. Guillaume (Francia) mise in evidenza le ottime qualità del carbone per gassogeni da lui ottenuto trattando le vecchie traversine in legno di quercia creosotato. Lutz (Germania) e Berthelot (Francia) trattarono dei gassogeni atti ad utilizzare combustibili minerali, in uso nelle rispettive Nazioni, mentre sui varî tipi di gassogeni attualmente impiegati in Italia e sui loro risultati riferirono gli Ing. Moscarini, Taliani e Mazzuccato. Interessanti gli studi del Prof. Droz, dell'Istituto Portoghese dei Combustibili, sull'applicazione del gassogeno alle automotrici, ed i risultati delle esperienze dell'Ing. Tessari (Italia), e del Dott. Tobler (Svizzera) su diversi tipi di gassogeni per

autoveicoli. L'Ing. Meuth (Germania) mise in evidenza gli ottimi risultati da lui ottenuti applicando il suo gassogeno ai trattori agricoli per piccoli poderi rurali, e l'Ing. Magneri (Italia) prospettò nuove applicazioni del gas di gassogeno nel campo industriale.

Numerosissime ed importanti furono le relazioni presentate alla *IIª Sezione* (Carburanti liquidi), presieduta dal Dott. Friedrich Bergius (Germania). Non ci è, quindi, possibile che citarne alcune fra le principali. Il Dott. Bergius ha riferito sul suo procedimento per la produzione dell'alcool etilico, a partire dai cascami legnosi. L'Ing. Fauser parlò dei carburanti di qualità tecniche superiori ottenibili per idrogenazione. Il Dott. G. Egloff (Stati Uniti) presentò un ampio studio sui moderni carburanti. Il Dott. Prever (Italia) riferì sulle ricerche condotte dalla FIAT nell'ultimo ventennio, circa l'impiego di carburanti sussidiari liquidi. Il Prof. A. Capetti trattò di alcuni aspetti poco noti dell'impiego dell'alcool etilico come carburante, mentre il Prof. M. Medici illustrò i risultati di prove di alimentazione mista ad alcool ed acetilene. Il Dott. Silbermann (Italia) espose le ottime caratteristiche tecniche di un nuovo tipo di carburante liquido: l'acetale dimetilico. Sull'alcool eterificato come carburante riferirono il Prof. M. G. Levi, l'Ing. Moscarini ed altri. L'Ing. Roma trattò del suo procedimento per la distillazione dei calcari bituminosi, allo scopo di ottenerne olî carburanti, e circa un suo procedimento avente la stessa finalità riferì l'Ing. Barlot (Francia). Dei carburanti di sintesi trattò ampiamente il Prof. C. Giordani, ed il Cap. Lucarelli della R. A. descrisse i risultati ottenuti a Guidonia, impiegando in motori da aeroplani tre tipi di carburanti sussidiari: l'alcool eterificato, l'alcool butilico, i chetoni. Il Dott. Doldi (Italia) si occupò dei rapporti intercedenti fra l'impiego dei carburanti sussidiari e la lubrificazione del motore.

La *IIIª Sezione*, presieduta dall'Ing. L. Larguier (Francia) era dedicata ai carburanti gassosi. Il Prof. Prever mise in evidenza le caratteristiche e le possibilità della carburazione con gas butano, mentre dei gas naturali come carburanti, ed in particolare del metano, si occuparono S. E. Corni, l'Ing. Jacobini dell'A.G.I.P., l'Ing. Baldini, il Prof. Padovani ed il Dott. D'Armini. Il gas illuminante, considerato come carburante, fu trattato nelle relazioni dell'On. Giarratana, dell'Ing. Fiorentini, del Dott. Pignot (Francia) e di altri.

La *IVª Sezione* (Carburanti coloniali), presieduta dal Gr. Uff. G. Acutis, trattò delle possibilità di produzione e di impiego dei carburanti sussidiari nell'Africa Italiana (Ing. S. De Capitani), dei combustibili e carburanti vegetali africani (Ing. Roux), del carbone di legna somalo come carburante (S. E. Corni). Furono pure illustrati i risultati ottenuti nei grandi impianti di forza motrice installati in Africa ed alimentati con combustibile indigeno, nonchè le possibilità offerte dalle grandi centrali termiche a gas prodotti da combustibili locali. Furono infine tracciate le linee per la economia e la politica dei gassogeni nell'Impero (S. A. Soterna).

Le questioni legislative, economiche e statistiche relative ai carburanti sussidiari formarono oggetto dei lavori della *Vª Sezione*, presieduta dal Dott. Béla Mòry (Ungheria). Fra le relazioni in essa presentate ricordiamo quelle di Acutis e di Larguier, sulle disposizioni legislative vigenti in Italia ed in Francia a favore dei carburanti sussidiari, quelle del Col. Henriquez e dell'Ing. Bandat (Austria) sulla importanza economica e

militare dei combustibili nazionali, quella dell'Ing. Loskot (Cecoslovacchia) sulle risorse vegetali locali di carburanti. Sulla organizzazione dei servizi a gassogeno riferì il Dott. De Angelis, mentre il Col. Rouyer (Francia) svolse considerazioni tecniche ed economiche sui gassogeni per autoveicoli. Il Prof. Sullam trattò della produzione e dell'impiego di carburanti e lubrificanti nazionali nelle bonifiche italiane, e l'Ing. Nedelcovici (Romania) fece un quadro comparativo del rendimento termico dei carburanti sussidiari normalmente impiegati negli autoveicoli. I risultati ottenuti nei più recenti concorsi nazionali ed internazionali formarono oggetto della relazione dell'Ing. Trombetta.

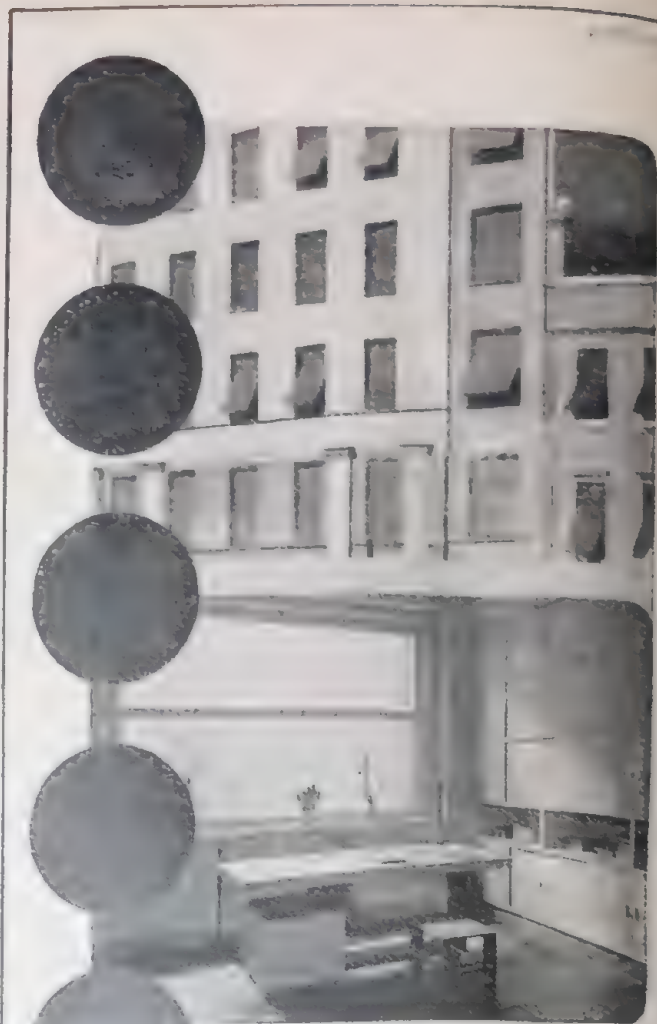
Dall'esame delle relazioni presentate (circa un centinaio) e dalle discussioni che ne sono seguite, si possono così riassumere i risultati del Congresso. Nel campo dei carburanti solidi furono messe in luce nuove realizzazioni, che possono interessare anche il nostro Paese. Quanto ai gassogeni, non sono emerse novità degne di rilievo, ma solo perfezionamenti. Nel campo dei carburanti liquidi apparvero invece nuove ed interessanti possibilità di produzione e di applicazione, suscettibili di ulteriore sviluppo. I carburanti gassosi si confermarono atti a dare un contributo non trascurabile alla autarchia dei vari Paesi. Furono messe in evidenza nuove ed insospettate fonti di carburanti indigeni nelle Colonie. Venne poi documentata l'efficacia di una opportuna serie di provvedimenti legislativi, per una integrale risoluzione del problema dei carburanti nazionali.

È, infine, emersa la urgente necessità di unificare i vari tipi di carburanti e di apparecchi per la loro utilizzazione. In tal senso si sono già presi accordi di massima fra la Presidenza del Comitato Internazionale Permanente del Carbonio Carburante e la Federazione Internazionale delle Associazioni di Normalizzazione (I. S. A.)

Cinque anni di liti; per un'originale controversia sulla precedenza agli incroci.

Una causa d'investimento, dopo cinque anni di liti, è stata decisa per la seconda volta dalla Cassazione a favore dell'automobile che, provenendo da destra in un crocicchio, di fronte all'imprudente ed eccessiva velocità della [illegible] proveniente da sinistra si era [illegible] sul posto prima d'inoltrarsi leggermente a destra della [illegible] della strada percorsa: mentre la moto, [illegible] di curvare alla propria destra, lungo la strada di provenienza dell'auto ferma, aveva contro questa [illegible].

[illegible] di conversione [illegible]. La Corte di Cassazione cassava [illegible] contraddittorietà delle due [illegible] di fronte al pericolo di [illegible] impegnato da [illegible] accostamento della propria destra. Il [illegible] sul posto escludeva il [illegible] destra rigorosa; d'altra parte, in un cro-

cicchio ciò che interessa è che resti libera la strada trasversale al veicolo cui si vuol dare il passo, poco importando che tale posizione di attesa sia assunta in centro della strada di provenienza, piuttosto che alla destra. L'obbligo della destra — continuava la Suprema Corte — contenuto nell'art. 26 Codice Stradale, riguarda i veicoli percorrenti la stessa strada, ma è fuori causa nel caso dei crocicchi, che vanno giudicati sempre e soltanto a termini dell'art. 29, prima e seconda parte. Per questi motivi rinviava la causa a nuovo esame della Corte d'Appello di Venezia.

Ma quest'ultima, scostandosi dalle direttive del Supremo Collegio, osservato incidentalmente che « è lecito dubitare se l'autista proveniente da destra possa rinunciare a valersi del diritto di precedenza a lui spettante », ripristinava la condanna del Tribunale, motivandola però col contegno incerto ed equivoco dell'automobilista che, pure arrestandosi, aveva suonata la tromba, come a dar l'impressione di voler procedere.

Nuovamente adìta la Corte di Cassazione, questa, con pronuncia 25 giugno c. a., cassava anche la nuova sentenza e rinviava la causa alla Corte d'Appello di Brescia, affermando implicitamente in motivazione anche l'erroneità del principio secondo cui l'autista non potrebbe rinunciare a valersi del diritto di precedenza. La monumentale vicenda giudiziaria è a questo punto.

Da questo incalzare di tesi disparate, una sola massima, equa e accettabile, pare affiorare: che, cioè, l'automobilista, di fronte al dubbio, sia pur soggettivo o dettato da eccessiva prudenza, che il proveniente da sinistra non sia per rispettare il diritto di precedenza a lui spettante nel crocicchio, può sempre rinunciare a questo diritto e arrestarsi. Semprechè, però, possa arrestarsi prima di aver apprezzabilmente impegnata la strada trasversale, senza, cioè, ingombrare con una inopportuna bloccata la traiettoria del proveniente da sinistra che sia in sensibile ritardo, se è evidente che quest'ultimo sarebbe passato indenne alle spalle del veicolo proveniente da destra, ove questi avesse semplicemente proseguito nella sua marcia normale senza indecisioni e senza manovre speciali.

Tassa sugli autotrasporti commerciali di persone in Germania.

In Germania da alcuni mesi è stata istituita ed è entrata in vigore una tassa che colpisce gli autotrasporti commerciali di persone. Questa tassa, applicata in base all'aliquota di 0,3 Reichspfennig per km.-persona su percorso in territorio tedesco, è applicata anche alle imprese straniere che adibiscano torpedoni, autocarri, vetture da noleggio, ecc., al trasporto di persone oltre la frontiera germanica.

Anche il trasporto di merci è soggetto al pagamento di una tassa di trasporto fissata in 0,6 Reichspfennig per tonnellata-chilometro. Il conteggio dei chilometri viene fatto in base alla distanza tra le due stazioni ferroviarie, in territorio tedesco, più vicine al posto di dogana ed al luogo di d[illegible]. Ove, però, ciò non sia possibile per particola[illegible], il calcolo dei chilometri può esser f[illegible] stradale.

Le formalità da os[illegible] alla frontiera, in entrambi i casi, sono assai sbrigative: basterà che l'imprenditore straniero presenti all'Ufficio doganale tedesco, in triplice copia, un breve ma preciso specchietto in cui risultino chiaramente tutti gli elementi necessari a determinare l'ammontare della tassa.

Nessuna autorizzazione speciale è richiesta, purchè lungo il percorso in territorio tedesco non siano fatti salire nuovi passeggeri destinati ad altre località dell'interno o dell'estero [illegible] a condizione che lo Stato cui l'autoveicolo appartiene conceda trattamento di reciprocità

CICLO-MOTO-TURISMO

Il successo della macchina a 4 cilindri.

La stagione motociclistica si è virtualmente chiusa col Trofeo della Velocità, l'ultima prova del campionato nazionale a Bologna e la nuova serie di primati mondiali conquistati da Taruffi. Non sono mancate, in seguito, altre prove ed altri successi; ma il bilancio dell'Anno XV si può fare sulle trionfali giornate di settembre, che hanno mirabilmente coronato una fase splendente, nella quale per la prima volta, ad opera dei corridori e dei costruttori fascisti, è stata espugnata la rocca del motociclismo britannico, e ventisette massimi mondiali sono venuti a rinverdire l'alloro del motociclismo italiano.

Il Trofeo Internazionale della Velocità, per la terza volta acquisito all'Italia, ha poi mostrato che la nostra industria può oggi contare, per la difesa del suo prestigio mondiale, su un'altra marca, la Gilera, che a Monza, dopo aver già superato brillantemente il collaudo meccanico dei *records*, ha vinto in modo splendido la battaglia sportiva, per la quale occorre, oltre la necessaria attrezzatura tecnica, una severa preparazione spirituale e una esperienza di primo ordine. Ripetiamo, il fatto saliente non è che la Guzzi sia stata battuta a Monza, ma bensì che accanto alla Guzzi, antesignana dei nostri trionfi all'Estero, si affianchi oggi un'altra Casa costruttrice, con un modello d'avanguardia in piena efficienza.

Il pregio della nuova motocicletta vittoriosa a Monza, con la guida di Giordano Aldrighetti — un giovane e valoroso campione che oggi è tra gli assi indiscussi del motociclismo mondiale — consiste appunto nell'originalità della sua concezione, che reca senza dubbio un contributo notevole al progresso della costruzione dei motori, continuando l'opera evolutiva dei nostri costruttori, primi in ogni campo.

Se non erriamo, la Guzzi è stata la Casa pioniera nell'adozione del telaio elastico e nella ripresa del motore policilindrico. E il motore a più cilindri è andato, in questi ultimi anni, affermandosi sempre più decisamente, cosicchè a Monza, in quella rassegna della miglior produzione europea (ossia mondiale), le macchine a più cilindri [illegible] partenza e nell'ordine d'arrivo.

[illegible]

[illegible] quattro cilindri, [illegible], cambio a quattro [illegible]. Questa dovrebbe [illegible] l'avvenire — siamo tutti [illegible] il problema del prezzo.

[illegible] le cui caratteristiche [illegible] in occasione dei primati stabiliti da Taruffi — [illegible] che siamo in presenza di un motore a quattro cilindri raffreddato ad acqua, sovralimentato [illegible] compressore: press'a poco le caratteristiche [illegible] d'aviazione. La messa a punto di [illegible] ha richiesto non poche cure; ma una [illegible] il complesso, i risultati sono apparsi eccezionali. L'industria tedesca, che allineava il suo miglior modello a due cilindri pure sovralimentato con compressore, è stata chiaramente battuta ed anche il due cilindri Guzzi — che finora non ha tentato la sovralimentazione — ha dovuto cedere, pur superando ogni suo precedente esito.

La Guzzi si è imposta decisamente nella classe 250, ottenendo la rivincita sulla forte industria germanica, che per un momento sembrava prendere il sopravvento in questo settore. Ancora una volta le medie della 250 hanno superato quelle realizzate dalla classe 350, di cui a Monza era presente una agguerritissima rappresentanza inglese e tedesca. Se la Guzzi si fosse presentata anche nella 350 — alesando, al caso, il cilindro sino a portarlo ad una cilindrata di 251 cmc., per cui anche formalmente il motore dovesse essere escluso dalla classe inferiore — l'Italia avrebbe trionfato pure in questa categoria. La macchina di minore cilindrata avrebbe battuto quella di cilindrata più alta. Come del resto si è verificato per i nuovi primati di Taruffi, i quali, realizzati con una macchina da mezzo litro, sono valevoli anche per la categoria 750 e 1000 cmc.

Campioni e primati.

Ecco, a questo proposito, la tabellina dei massimi ottenuti l'ottobre scorso sull'autostrada Bergamo-Brescia:

Cinque chilometri, partenza lanciata, in 1'12"6/10, alla media di km. 247,933 (primati precedenti: classi 500 e 750, Henne, su B.M.W., 1'30"84/100, media km. 198,15; classe 1000, Henne, su B.M.W., 1'18" e 65/100, media km. 230,28).

Cinque miglia, partenza lanciata, in 1'59"9/10, media km. 241,59[illegible] (primati precedenti: classi 500 e 750, Handley, su F.N., 2'30"40/100, media km. 192,61; classe 1000 cmc., Wright, su O.E.C. Temple, 2'17" e 49/100, media km. 210,69).

Dieci chilometri, partenza da fermo, in 2'42"1/10, media km. 2[illegible],988 (primati precedenti: classi 500 e 750, Handley, su F.N., 3'17"90/100, media km. 181,91; classe 1000, Le Vack, su Brough-Superior, 3'8" e 55/100, media km. 1[illegible],93).

Dieci miglia, partenza da fermo, in 4'30"9/10, media km. [illegible] (primati precedenti: classi 500 e 750, Handley, su F.N., 5'13"29/100, media km. 184,93; classe 1000, Wright, su Zenith, 5'9"24/100, media chilometri [illegible]).

Per questi tentativi, come per i precedenti della primavera, la macchina era stata schermata con una fusoliera aerodinamica, terminata con una pinna longitudinale stabilizzatrice, studiata dopo esperienze al tunnell. Il motore dava una potenza di circa 80 cavalli. Con questo complesso, costruttore e pilota sperano, preparando espressamente la macchina (quella degli ultimi tentativi era ancora una motocicletta da circuito con ammortizzatori, cambio a quattro velocità, organi di controllo, ecc.) e studiando i rapporti di trasmissione, di raggiungere i 300 all'ora.

La stagione motociclistica si è chiusa con la proclamazione dei nuovi campioni. Pagani su Guzzi per la 250; Rossetti su Norton per la 350 e Sandri su Guzzi per la 500. Facendo l'elogio a questi assi della motocicletta circonfusi dalla luce della vittoria, rivolgiamo pure il pensiero ai campioni caduti in quest'anno particolarmente duro per il motociclismo italiano: Aldo Pigorini, autentico atleta della guida, audace quanto esperto,

stilista quanto ardimentoso; Mario Benigni, giovane d'anni e già avviato ai più fulgidi successi, brillante promessa del vivaio nazionale; Tonino Benelli, corridore e costruttore, benemerito dello sport e dell'industria d'Italia.

Abbiamo il Campione dei ciclisti.

Dalla gara di Littoria per il campionato italiano ciclistico su strada è uscito vittorioso Gino Bàrtali, superando Del Cancia e Bizzi. La formula della prova unica, sostituita alla formula della classifica per somma di punti, dopo una serie di prove di diverse caratteri [illegible] [illegible]rtite nella stagione, ha dato esito favorevole [illegible] spirito agonistico che ha animato la competizione [illegible] per il risultato che ha premiato l'atleta più [illegible] quello che, per il tipo di attività svolta, non sarebbe forse emerso dal computo dei punti, ma che in realtà è il migliore del momento.

La [illegible] tricolore cinge il torso del vincitore del Giro d'Italia, del dominatore dei più alti valichi europei, [illegible] solitario, dell'atleta-asceta, del corridore che [illegible] gara progressiva. Dopo Bàrtali, la [illegible] Del Cancia e Bizzi, due concorrenti che [illegible], non meno del campione, il posto [illegible]. Si è stabilita una graduatoria [illegible] l'apparenza di una solida e razionale designazione di valori. [illegible] un rammarico da esprimere [illegible] campionato d'Italia non siano stati presenti [illegible] indole varia, ai campionati [illegible]

I nuovi massimi

L'autunno [illegible] stagione dei primati ciclistici: questo [illegible] tardivo dell'attività agonistica sboccia al declinare [illegible] frutti sgargianti, pomposi. E [illegible] del Velodromo « Vigorelli », è [illegible] tutta l'Europa i corridori ac[illegible] contro il tempo e le distanze sul [illegible] anello di legno, e le pagine del [illegible] campo ciclistico si sfogliano sul [illegible] Vigorelli ». L'avvenimento cla[illegible]quista del primato mondiale dell'ora, [illegible] ha strappato al francese Richard, [illegible] giro di quadrante 45 km. e [illegible] più del massimo precedente, [illegible] al « Vigorelli ». L'Olandese, [illegible] dotato di superbe qualità, ha [illegible] spingendo un rapporto [illegible] 24 per [illegible]

Particolare curioso: pochi giorni prima Olmo aveva tentato di battere il primato di Richard, e vi sarebbe probabilmente riuscito senza un errore di segnalazione; regolando meglio la sua marcia nel finale, Olmo avrebbe potuto, infatti, guadagnare i 35 metri che allo scoccare del 60° minuto lo separavano dai 45 km. e 398 metri di Richard. Il campione italiano, che ha dovuto rinunziare ad ulteriori tentativi per una dolorosa caduta che lo ha immobilizzato, ha stabilito il nuovo massimo nazionale dell'ora con km. 45 e 363 metri.

Il trionfo della bicicletta leggera.

Vale la pena di riferire, sia pure per sommi capi, l'esito di una singolare manifestazione francese: il Gran Premio ciclo-turistico, una specie di corsa-concorso, che si è disputato in quattro tappe nella zona di Aix-les-bains, lungo un percorso gravato da dure salite. La classifica prevedeva un esame rigoroso delle condizioni delle macchine all'arrivo, con penalizzazioni per ogni incidente, o diminuzione di efficienza, che avesse colpito qualsiasi organo del velocipede.

La selezione è stata dura e aggravata qualche volta dalle condizioni meteorologiche avverse: poco più della metà delle macchine partite ha superato i 700 chilometri di percorso con un dislivello complessivo di circa 14.000 metri. È stato il trionfo della bicicletta leggera, poichè cinque macchine tra le prime sei classificate pesavano meno di 9 chili e mezzo in pieno assetto di marcia: una di queste era la macchina-record: 9 chili e 45 grammi. Il comportamento delle leghe leggiere, e la loro resistenza sono state dunque luminosamente provate, come appare anche da questo curioso calcolo: il peso medio delle macchine alla partenza — ottenuto facendo la somma dei singoli pesi di tutte le biciclette partite e dividendo per il numero delle biciclette stesse — era di kg. 10.431. All'arrivo, lo stesso calcolo compilato per le superstiti era di kg. 10,216. La macchina più pesante aveva lasciato lungo il percorso un maggior numero di caduti.

Le principali osservazioni tecniche che il concorso ha suggerito si possono così riassumere: grande maggioranza di cerchioni in duralluminio — diffusione del freno a tamburo ad espansione per la ruota posteriore (il freno comune sul cerchione è tuttavia sempre in prevalenza) — miglioramento dell'equipaggiamento elettrico con dispositivi segnalatori di arresto e fanalini posteriori a visibilità laterale — soddisfacente funzionamento del cambio di velocità, che ha avuto pochissimi inconvenienti e un solo caso di completa inutilizzazione del dispositivo.

Quali note di curiosità si possono citare una macchina a trazione anteriore, con utilizzazione del movimento oscillante del manubrio all'uopo snodato (tale bicicletta pesava però un chilo e mezzo più dei modelli normali) che ha dato risultati favorevoli in salita; un manubrio extraleggero del peso di soli 350 grammi. Per quanto riguarda i portapacchi, è apparsa la superiorità del montaggio posteriore, poichè quello anteriore ha causato qualche disturbo, specialmente in discesa.

Il Salone parigino.

Il concetto della bicicletta leggera ha trionfato, oltre che sulla strada, anche nel Salone parigino dell'ottobre. Senza arrivare alle acrobazie costruttive dei modelli da corsa che pesano meno di 7 chili, più di un costruttore ha presentato esemplari di perfetta dotazione per il turismo il cui peso non raggiungeva i 9 chili. Lo studio delle macchine leggere si è rivolto anche alle biciclette per uso femminile; criterio logicissimo poichè disponendo la pedalatrice di una minor potenza muscolare dell'uomo, è giusto che essa disponga di un mezzo più leggero. I cambi di velocità si diffondono anche sui modelli normali, mentre per le macchine da corsa assumono consistenza sempre più evoluta. Una novità è il cambio sulla pedaliera permettente uno scarto massimo di 16 denti. Le vernici a smalto hanno ripreso il sopravvento su quelle metallizzate, e come colori, sembrano prevalere le tonalità chiare: grigio, bianco, nocciola.

C. cc.

Una bella prova cicloturistica.

Abbiamo notizia di un'interessante prova cicloturistica compiuta da due giovani studenti, Alberto Durin di 16 anni da Pola e Giuseppe Callegarini di 21, da Spezia, in luglio-agosto di quest'anno.

Partiti da Pola l'11 luglio su due biciclette da diporto, con piccolo bagaglio e il fedele viatico della « *Guida breve* » e delle carte del T. C. I., si diressero alla Spezia, passando per Fiume, Trieste, Venezia, Padova, Mantova, Parma. Giunti alla Spezia, dopo breve sosta ripresero il viaggio, e per Genova, Alessandria, Vercelli raggiunsero Milano. Da Milano a Pavia, Piacenza, Cremona, Brescia. Salò e Gardone fu quasi una passeggiata; ma poi la strada per Vestone, in Val Rendena, sale e mette a prova la resistenza dei gitanti, che si fermano una settimana per compiere interessanti escursioni nel gruppo del Brenta.

[illegible] per Trento e la [illegible], Conegliano, Udine, Gorizia, e il [illegible] a Pola dopo [illegible]

Ci auguriamo che l'esempio dei due giovani studenti trovi molti imitatori, anche per evitare che i nostri escursionisti, a motivo della scarsissima diffusione che il cicloturismo ha oggidì in Italia, siano presi, come accadde frequentemente al Callegarini e al Durin per stranieri.

Cicloturismo ed escursionismo.

Non saranno certamente pochi gli appassionati del turismo in bicicletta amanti, in pari tempo, dell'escursionismo in alta montagna. Ci pare perciò utile ricordare la possibilità e la convenienza di collegare le due attività che possono integrarsi assai più di quanto non si creda.

L'escursionista ha sempre interesse a portarsi più oltre e più in alto possibile, preferibilmente fino alla base di partenza, che in molti casi è rappresentata dai rifugi alpini. E poichè ve ne sono moltissimi raggiungibili in bicicletta (beninteso, facendo parte della strada o del sentiero appiedati), merita che il cicloturista studi la possibilità di spingersi colla bicicletta fino ad essi. In tal modo attuerà la legge del minimo mezzo: servendosi del veicolo celere fin dove possibile, potrà lasciare il veicolo stesso non abbandonato lontano, ma sotto il suo stesso tetto, e soprattutto avrà il grande vantaggio (anche se ha sudato un po' a portarselo per buon tratto a mano) sfruttarlo nella discesa, andandosene dal rifugio. C'è, poi, la soddisfazione di arrivare con la bicicletta (la quale anche su per un sentiero, purchè sia di fondo e larghezza agevoli, dà meno fastidio di un pesante sacco da montagna sulle spalle) là dove numerosi alpinisti sono giunti gloriosamente a piede libero.

Possiamo citare un'esperienza nostra di questa estate scorsa.

Chi voglia effettuare escursioni sulla Marmolada, può scegliere tra il rifugio a nord del ghiacciaio (Marmolada) e quello a ovest (Contrin). Quest'ultimo è uno dei rifugi più agevolmente raggiungibili in bicicletta. Da Canazei al bivio per Penia la strada è ampia e agevolissima. Da qui comincia la stradetta per il rifugio, che nel suo primo tratto deve essere percorsa a piedi, perchè è a pendenza fortissima, tutta a tornantini e a fondo assai sconnesso; ma si tratta, all'incirca, di un chilometro e mezzo soltanto. Poi la stradetta continua, a pendenza [illegible], fino a quasi il rifugio. L'ultimo mezzo chilometro è [illegible], ma un buon pedalatore può anche farlo [illegible], e ciò è raccomandabile allo scopo di [illegible] in evidenza le doti del nostro veicolo (!). Il ritorno è semplicissimo; solo è necessario, in linea di massima, [illegible] a piedi il tratto a tornantini, che richiede [illegible] acrobatica virtù.

[illegible] Marmolada, invece, non si può giungere [illegible] conviene) in bicicletta. Ma chi lo dovesse

V A R I E

La IX Mostra Nazionale della Radio.

Si è tenuta in Milano, dal 18 al 26 settembre u. s., la Mostra Nazionale della Radio, nona manifestazione di una serie in continuo evidente sviluppo. La Mostra ha dovuto, anzi, abbandonare l'antica sede, rivelatasi ormai troppo angusta; e si è trasferita al Parco, in quei nuovi padiglioni della Triennale che dall'ingresso di via Gadio si snodano fino a raggiungere il grandioso Palazzo dell'Arte. Si è reso possibile, in tal modo, non soltanto di accrescere notevolmente la Sezione industriale-commerciale e quella degli apparecchi scientifici, le quali costituiscono sempre il nucleo principale dell'esposizione; ma anche di istituire nuove Sezioni, come quella dei Radiobalilla, della Radio Rurale e Scolastica, della Radio Coloniale e dei grandi impianti d'amplificazione. Era annesso, inoltre, uno speciale auditorio dell'E.I.A.R., che quest'anno aveva trovato una sistemazione ideale nell'elegantissimo Teatro dell'Arte. In complesso, dunque, la Mostra ha potuto offrire un panorama ampiamente documentario dell'attività radiofonica nel nostro Paese.

Per meglio apprezzare l'estensione di tale panorama, bisogna riferirsi all'importanza a cui è assurta la nostra industria radio in questi ultimi tempi. Essa occupa, infatti, 400 tra ingegneri e tecnici, e oltre 12.000 operai; dà lavoro a circa 5.000 rivenditori e ad oltre un migliaio di riparatori, i quali alla loro volta impiegano circa 10.000 persone in servizi diversi. Quanto alla produzione, nei dodici mesi della stagione 1936-37 essa ha raggiunto il valore di 300 milioni di lire, di cui 160 milioni rappresentati da 160 mila apparecchi radioriceventi, e 140 milioni da apparecchi speciali, fra cui predominano quelli destinati ad usi militari, a servizi di navigazione aerea e marittima, e così via. Bisogna considerare, infine, che l'industria radio italiana, che fino a non molti anni addietro era rimasta vassalla dell'estero, ha operato in questi ultimi tempi un radicale capovolgimento della situazione: vale a dire che, non solamente ha raggiunto la sua piena e assoluta [illegible], ma esporta anche in parecchie Nazioni [illegible].

Intesa a documentare una sì [illegible]fortante attività nazionale, la IX Mostra della Radio non poteva non ottenere un successo lietissimo. Esso [illegible]

[illegible] un successo senza precedenti, e tale da costituire una [illegible] della Mostra.

[illegible] quest'anno ec[illegible] Il gran pubblico [illegible]tti, è stata [illegible]stanziali. Questo fe[illegible] esso si ricollega alla [illegible] radiofonici, che da tempo — per quanto riguarda la radioricezione — sembrano intesi assai più ad affinare e a perfezionare le conquiste già ottenute, che non ad avventurarsi su nuove vie irte di misteri; la qual cosa val quanto dire che la tecnica mondiale, prima di tentare un nuovo balzo in avanti, si preoccupa di consolidare in modo stabile e definitivo le posizioni già conquistate. In sostanza, il radioricevitore moderno — sia esso italiano o di qualunque altro Paese —, dopo avere risolto soddisfacentemente il problema della selettività, tende a dare una nuova e più estesa soluzione a quello riguardante la sensibilità in rapporto alla stabilità e alla musicalità: vale a dire che esso tende — specialmente nel campo delle onde corte e cortissime — ad assicurare una ricezione chiara, costante, potente e fedele anche di stazioni molto deboli e molto lontane: a portare cioè tutto — veramente tutto — il mondo in casa nostra, ma non in via di avvenimento eccezionale, sì bene, se è lecito dire, con carattere di ordinaria amministrazione.

A questi postulati si informano i nuovi modelli italiani esposti alla Mostra; ed è unanime impressione che i loro progressi siano veramente notevoli, anche rispetto ai tipi più recenti della scorsa primavera. Innovazioni costrutive, fatte per suscitare l'interessamento del radioamatore, non mancano: infatti, c'è l'apparecchio atto alla ricezione di sei gamme d'onda, c'è quello provvisto di sintonizzazione automatica, e quello recante un dispositivo per la sintonizzazione semiautomatica. Ma forse il pregio più vero e maggiore è, in tutti gli apparecchi, l'accresciuto rendimento qualitativo e quantitativo. Questo confortevole fenomeno è comune a tutti gli apparecchi di tutte le marche. I lenti progressi della tecnica, infatti, mentre hanno costretto gli antesignani a segnare il passo o poco più, hanno concesso ai ritardatari di annullare — più o meno interamente — le distanze. Il risultato è che la produzione radio italiana, nel suo complesso, appare oggi tecnicamente portata a uno stesso livello di evoluzione, con tutt'al più qualche lieve differenza che non sempre è da segnare all'attivo delle marche più celebrate. Ne deriva che l'apparecchio italiano è, in ogni caso, un apparecchio eccellente, che merita tutta la fiducia. Questo fenomeno di un'industria che ha saputo, in breve tempo, raggiungere un identico livello di perfezione costruttiva costituisce di [illegible] il più efficace elogio dei nostri tecnici e dei nostri [illegible]tori, ed è come il suggello d'una serietà e d'una [illegible] che meritano d'esser messe in rilievo.

[illegible] c'è un campo in cui l'iniziativa d'ogni singolo co[illegible] conserva ancora la mano libera: ed è quello della presentazione degli apparecchi. La Mostra ci ha fatto vedere per l'ennesima volta come la fantasia dei progettisti si sia sbizzarrita, creando mobili belli, mobili meno belli, e anche — perchè no? — mobili bruttini davvero. Il genere — bisogna riconoscerlo — è tutt'altro che facile; e poi c'è la necessità puramente commerciale di adattarlo ai vari gusti, che non tutti sono elettissimi. Inoltre, c'è da fare i conti col costo del mobile, che tende sempre più ad essere costruito con legni pregiati e che per ciò incide non indifferentemente sul costo generale dell'apparecchio. Ora, non tutti riescono a superare molto brillantemente un tale ordine di difficoltà; ma ciò non toglie che nella Mostra figurassero mobili di disegno e di fattura veramente squisiti. La tendenza a inclinare lievemente il fronte principale dell'apparecchio, già manifestatasi l'anno scorso, si va ora generalizzando, col risultato di una maggiore sveltezza di

linee. Alcune decorazioni speciali, di pátine metalliche o di materiali in apparenza simili al vetro, hanno cominciato a fare la loro comparsa; ma esse, in realtà, riescono assai più a sorprendere che non a persuadere, per il loro scopo evidente di realizzare a tutti i costi novità certo non necessarie e forse neanche opportune. Tutto sommato, però, l'ebanisteria appare in netto progresso; e lo stesso può dirsi delle «scale parlanti», alcune delle quali, tuttavia, accennano ad allontanarsi da una sempre consigliabile sobrietà di colori e di diciture.

In complesso, la IX Mostra Nazionale della Radio ci ha dimostrato la mirabile efficienza di una industria che, solida e quadrata nella sua intima struttura, è giunta ormai a una piena e invidiabile maturità. Il suo successo, che non poteva essere più lieto, prova inoltre con quanto amore e con quanto interesse il pubblico italiano segua le sorti della nostra radiofonia. Ora la Mostra, accingendosi a celebrare nel prossimo anno il suo primo decennale, pensa già ad ampliare ancor più la propria sede; e giova augurare che i suoi sforzi, tendenti all'esaltazione di una giovine e sana industria nostra, siano coronati sempre dal migliore successo.

CAMILLO BOSCIA

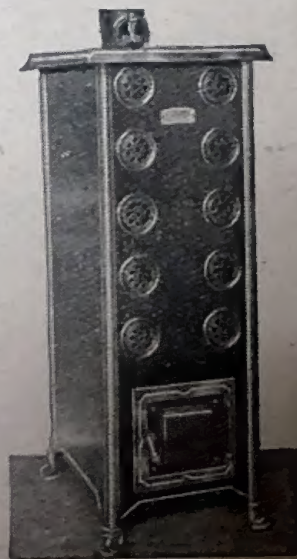
La Iª Sagra Musicale dell'Umbria.

Nel giorno del Transito di S. Francesco, il 4 ottobre, si è chiusa ad Assisi la Sagra Musicale dell'Umbria, presenti la Principessa di Piemonte, Alta Patrona della Sagra, il Ministro Lantini, il Card. Canali, il Principe Ghigi-Albani Gran Maestro dell'Ordine di Malta, autorità della Provincia, personalità del mondo religioso ed artistico e circa 1500 spettatori

La importante e finora unica, rassegna di musica sacra, conclusasi ottimamente, si è svolta a Perugia e ad Assisi dal 21 settembre al 4 ottobre con sedici manifestazioni comprendenti quattro grandi concerti sinfonico-corali, cinque conferenze, di cui una con illustrazioni concertistiche, due audizioni di musica d'organo, due rappresentazioni di teatro spirituale, ed il coro della Cappella Sistina diretto da Lorenzo Perosi, che ha concluso il ciclo musicale.

Senza elencare tutti gli artisti che vi hanno preso parte, vanno ricordati i maestri direttori che si alternarono sul podio: Fernando Previtali per il concerto di apertura, Gino Marinuzzi per la prima esecuzione integrale in Italia dell'«Infanzia di Cristo» di Berlioz, Marino Cremesini per il suo oratorio «La Passione», Guido Visconti di Modrone per lo «Stabat Mater» di Rossini, e Franco Capuana per il Teatro Spirituale, che raccolse la prima realizzazione scenica del «Giona» di Carissimi, «Maria Egiziaca» di Respighi e la «Sacra Rappresentazione di Abram ed Isaac» di Pizzetti, quest'ultima nella nuova edizione del 1931.

Oltre agli oratori Sen. Guido Visconti, Johannes Wolf, Fausto Torrefranca ed Emile Wuillermoz, va ricordato Mons. Onorio Magnoni, del Pontificio Istituto di Musica Sacra, che diresse la messa gregoriana ad Assisi ed il concerto interessantissimo sul canto gregoriano e dei laudari eseguito da una cantoria di duecento voci.

Il successo di questa manifestazione, svoltasi sotto gli auspici delle Direzioni Generali per il Turismo e del Teatro del Ministero della Cultura Popolare, è stato ottimo sia per l'organizzazione sia per i risultati artistici delle esecuzioni e delle realizzazioni, il che fa prevedere che le future edizioni della Sagra Umbra riusciranno altrettanto imponenti e perfette rassegne della musica religiosa di tutti i tempi e di ogni luogo ove mente umana abbia elevato il suo canto alla Divinità e tutta la più pura ispirazione della fede cristiana.

Il primo « Almanacco Navale Italiano ».

A cura dell'Ufficio Collegamento Stampa del Ministero della Marina, è uscito, in luglio di quest'anno, uno stupendo volume di un migliaio di pagine in 8°, con un gran numero di nitidissime illustrazioni, carte e tavole fuori testo, da entusiasmare il più freddo e pacato bibliofilo. Lì per lì, si stupisce che ad un'opera di tanta mole e di tale importanza sia stato attribuito il modesto titolo di « Almanacco », ma quando si è letta la premessa, dovuta all'ammiraglio Pini, si comprende subito che questo titolo sta essenzialmente a significare la periodicità della pubblicazione, la quale vuol seguire fedelmente, a guisa di annuario, la vita progrediente della Marina militare, mercantile e da diporto, non solo nostra ma di tutti i Paesi del mondo, con un corredo di dati positivi e aggiornati, concernenti ogni aspetto della vita del mare.

Il volume, infatti, svolge in otto parti questa vasta materia, con ordine e chiarezza esemplari. Le prime tre trattano rispettivamente delle funzioni essenziali della flotta, dei problemi politici e tecnici ad essa inerenti, mentre la quarta riflette gli avvenimenti salienti degli ultimi anni. Seguono un esame obiettivo delle Marine mondiali e mediterranee, una esposizione esauriente dello stato attuale della nostra flotta mercantile e — diciamo così — turistica, e l'ultima parte, infine, reca un estratto delle principali leggi marinare sancite fra il maggio 1935 e il giugno 1937.

Ma il volume non ha soltanto il carattere di resoconto: la materia si anima di considerazione, di mòniti, di presagi. Il mare, per un Paese peninsulare come il nostro, è la vita e l'avvenire. La Guerra Mondiale non ha fatto che aggravare il problema delle materie prime e dei possedimenti coloniali, imperniati innanzi tutto sulla potenza marinara. Occorre che il Paese abbia coscienza della prevalente importanza della nostra forza sul mare negli sviluppi della politica internazionale. Il risorto Impero ci obbliga a difendere la sicurezza dei collegamenti fra le terre africane e la Madrepatria. Questi ed altri svariatissimi aspetti sono messi in evidenza in altrettanti capitoli di carattere divulgativo, dovuti a collaboratori di alta competenza, che conoscono i segreti dello stile suadente e lasciano traccia nella mente e nel cuore di chi legge.

Non, dunque, il volume è fatto soltanto per offrire allo studioso di problemi navali una grande quantità di dati sulle marine di tutto il mondo, ma anche per rendere accessibile a vaste categorie di pubblico una materia che va assumendo una sempre maggiore importanza nella vita delle Nazioni, e che sa rendersi interessante non solo, ma persino avvincente. Quanti sanno, ad esempio, qual è il più grande colosso corazzato del mondo e a chi appartiene? Chi ci ha detto che le nostre « Vittorio Veneto » e « Littorio » sono alla testa delle navi da battaglia delle sei maggiori potenze? Dove abbiamo mai letto che l'Italia conta ben 240 mila iscritti fra la gente di mare di 1° categoria e 430 mila fra costruttori, barcaiuoli, pescatori, piloti, maestri d'ascia, ecc.?

Queste e infinite altre notizie ora gl'Italiani potranno attingere alla copiosa fonte dell'« Almanacco Navale Italiano », di cui si può dire davvero, con frase abusatissima, che colma una lacuna. Anche questo compito doveva adempiersi in regime fascista, affinchè non si potesse più dire, ad esempio, che, mentre l'Inghilterra ha, da circa un cinquantennio, il suo « Naval Annual », noi mancavamo ancora di questo strumento indispensabile alla formazione di una coscienza navale italiana.

Ai Soci della C. T. I. il magnifico volume è concesso per L. 35, più le spese di porto, invece di L. 60.

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50